



Marche et Vélo : des solutions pour le pouvoir d'achat, la santé et l'environnement



En collaboration avec :



UFC-Que Choisir

Fondée en 1951, l'UFC-Que Choisir est la principale association de consommateurs française. Elle informe, conseille, défend les consommateurs et se mobilise pour une consommation responsable, respectueuse des enjeux sanitaires, environnementaux et sociétaux.

L'UFC-Que Choisir dispose d'un réseau de 135 associations locales réparties sur tout le territoire, qui accompagne les consommateurs dans la résolution de 100 000 litiges chaque année. Ses 140 salariés, basés au siège à Paris, publient des articles et enquêtes pour le magazine et le site internet « Que Choisir », conduisent des tests comparatifs, lancent des actions en justice, et réalisent des études économiques et des actions de plaidoyer pour éclairer et œuvrer à des décisions permettant de rendre accessible à tous une consommation plus sobre et responsable.

RUE DE L'AVENIR

L'association RUE DE L'AVENIR a été créée en 1988 avec l'objectif de rendre la ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. A vocation nationale, elle regroupe des adhérents individuels, des associations locales dont la vocation est similaire et des collectivités territoriales. Les principales thématiques de ses actions sont :

- l'apaisement de la ville et la promotion de quartiers "à vivre", en recommandant notamment la réduction du nombre et des vitesses des véhicules motorisés, la pratique de la marche et du vélo, l'utilisation des transports collectifs ;
- la ville à hauteur d'enfant, pour redonner aux plus jeunes leur place dans la ville en créant les conditions de leur pratique à pied et à vélo et favoriser leur autonomie ;
- la marche et la cohabitation entre les différents usagers de l'espace public, de façon à favoriser ce mode de déplacement universel, inclusif, et sa sécurité.

Ces trois actions sont développées en partenariat avec d'autres associations nationales. Le manifeste "Ville apaisée, quartiers à vivre " fait l'objet d'une campagne de signatures qui recueille celles des collectivités (plus de 60 à ce jour), et d'associations nationales et locales (plus de cent à ce jour).

Club des villes et territoires cyclables et marchables

Depuis 35 ans, le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM) a pour objectif de :

- Faire reconnaître le vélo comme un véritable moyen de transport du quotidien
- Développer la pratique du vélo et son accessibilité sur l'ensemble des territoires
- Promouvoir la marche et vélo sans les opposer, en complémentarité avec les transports en commun.

Partenaire des services de l'État, des associations cyclistes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club est un acteur historique de la promotion des mobilités actives en France. Le Club se positionne comme un observateur privilégié des politiques vélo et des mobilités actives sur tous les territoires, quel que soit leur échelle, afin d'être le relais de leurs attentes et de mieux partager leurs expériences et leurs bonnes pratiques.

En 2012, le CVTCM est à l'initiative de la création du Club des élus nationaux pour le vélo, dont il assure l'animation. Celui-ci est composé de parlementaires de toutes tendances politiques qui agissent pour inscrire le développement du vélo dans les travaux législatifs et dans le suivi de leur mise en œuvre.

Fédération des Usagères et Usagers de la Bicyclette (FUB)

La Fédération des Usagères et Usagers de la Bicyclette (FUB) regroupe plus de 550 associations locales et 8 collectifs régionaux œuvrant à la promotion du vélo partout en France. Elle se fixe pour mission de rendre la solution vélo attractive et sûre pour toutes et tous partout en France.

Sommaire

Editoriaux	5
Résumé	8
Introduction	9
I. La voiture particulière : un poids dans le budget des ménages	10
1. La voiture, mode de transport ultradominant	10
2. Des dépenses de transport essentiellement liée à la voiture	11
3. La marche et le vélo, un regain d'utilisation	13
II. Des infrastructures inadaptées qui ne permettent pas la pratique des modes actifs	16
III. Marche et vélo, sources d'économies financières	21
1. Illustrer une plus grande pratique des modes actifs	21
2. Hypothèses de coûts	22
3. Hypothèses en matière de déplacements	23
4. Bilan financier pour les consommateurs	25
IV. Ils l'ont fait : retours de consommateurs ayant diminué l'usage de leur voiture	32
1. Dans de grandes agglomérations	32
1. Dans des villes moyennes	34
2. Mais aussi dans des villages	36
V. Les modes actifs, une solution économique, environnementale et sanitaire ...	38
1. Une contribution importante à la préservation de l'environnement	38
2. Les modes actifs et la sédentarité	39
3. Une solution pour l'économie locale	40
Conclusion	43
Demandes des associations	44

Editoriaux



Marie-Amandine Stévenin, présidente de l'UFC-Que Choisir

Donner corps à une autre manière de penser ses déplacements

Permettre une transition vers une mobilité abordable, décarbonée et réconciliant l'ensemble des usagers, constitue l'un des fers de lance de l'UFC- Que Choisir dans son combat pour une consommation responsable. Il s'agit de rompre avec le mythe du tout voiture où celle-ci – symbole d'ascension sociale et de modernité – est devenue reine de l'espace public, conduisant urbanistes et pouvoirs publics à ne penser

l'aménagement qu'à travers ce mode de déplacement. Le temps des autoroutes urbaines et des parkings géants est heureusement révolu, mais celui des modes actifs, en complémentarité et en combinaison des transports en commun qui restent à développer, commence à peine à émerger, même si marche et vélo connaissent un réel regain d'utilisation depuis les années 2010. Loin d'être un « truc urbain et écolo », c'est ce modèle que notre association souhaite promouvoir tant il emporte des effets bénéfiques à tous points de vue. Marche et vélo sont peu onéreux au regard du gouffre financier que représente la voiture, stimulent l'activité physique, luttent contre la sédentarité et participent à renouer avec une vie commerçante de proximité. Quand nous savons qu'en moyenne 4 trajets en voiture sur 10 ont une distance inférieure à 5 kilomètres, il y a là une opportunité historique de repenser nos trajets quotidiens.

Le défi est de taille tant les pouvoirs publics sont en retard pour penser de manière globale les modes actifs. Le budget du plan vélo de 560 millions d'euros pèse peu (notamment en comparaison des milliards d'euros consacrés chaque année au stationnement automobile), et aucun plan spécifiquement dédié à la marche à pied n'existe. Une enquête de nos bénévoles menée en février dernier montre les conséquences concrètes de cette carence, puisque 70 % d'entre eux ont relevé au moins un problème d'aménagement sur un trajet test d'une distance moyenne de 1,2 km. Nous comptons donc sur l'Etat et les collectivités territoriales pour changer l'aménagement du territoire et permettre aux consommateurs de se tourner vers les modes actifs en toute sécurité.

A travers notre étude, nous avons également voulu montrer que substituer l'usage de son véhicule au profit du vélo, de la marche et des transports en commun emporte des effets très positifs, quel que soit le territoire habité et le profil de l'utilisateur. C'est le sens des témoignages recueillis que je vous invite à lire. Le gain financier est de taille certes mais il change surtout notre rapport aux déplacements et à la vie de proximité, qui devient plus agréable et moins stressante. Je suis convaincue que les modes actifs ont toute leur place dans nos déplacements quotidiens et qu'ils peuvent représenter une alternative réelle à l'usage systématique de la voiture. A l'heure du changement climatique et de l'énergie chère, la mobilisation doit être générale pour offrir de nouvelles opportunités de déplacement aux consommateurs et les rendre moins captifs du véhicule individuel.

Tel est l'objectif de l'étude, et je remercie l'ensemble des équipes de l'UFC-Que Choisir qui en sont à l'origine ainsi que nos partenaires *Rue de l'avenir*, le *Club des villes cyclables et marchables* et la *Fédération des usagers de la bicyclette* pour ce travail collectif.



Françoise Rossignol, Maire de Dainville, 1ère Vice-Présidente de la Communauté Urbaine d'Arras et Présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables

Depuis 35 ans, le Club anime un réseau de collectivités engagées pour développer le vélo et la marche dans tous les territoires, de la commune à la région. Ces 250 collectivités portent une forte conviction : les mobilités actives présentent de nombreux avantages de santé, décarbonation du secteur des transports, amélioration de la qualité de vie (qualité de l'air, bruit, apaisement). Mais un bénéfice considérable est sans conteste l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages. C'est pourquoi elles s'engagent pour apaiser l'espace public et réaliser un maillage cyclable ambitieux.

La voiture individuelle domine encore largement les déplacements, et proposer des alternatives crédibles et moins onéreuses est essentiel. Le vélo et la marche sont évidemment des solutions, surtout lorsque l'on sait que 41% des déplacements en voiture font moins de 5 km.

C'est pourquoi le Club est heureux de contribuer à cette étude d'UFC-Que Choisir, qui explore les économies réalisables par les ménages en privilégiant les modes actifs. Nous espérons que les résultats de l'étude encourageront les lecteurs et lectrices à expérimenter la marche ou le vélo pour leurs déplacements quotidiens.



Anne Faure, Présidente Rue de l'Avenir

Marche et vélo : gagnons du pouvoir d'achat !

Changer ses trajets motorisés par la marche et/ou le vélo représente un gisement pour le pouvoir d'achat pour les personnes qui le peuvent. L'étude que nous vous présentons aujourd'hui a pour objet d'évaluer, à travers différents scénarios, les économies substantielles (de quelques centaines à plusieurs milliers d'euros par an) réalisées par le simple choix de modes de déplacement plus frugaux.

Une série d'entretiens avec des consommateurs de différents profils reporte comment ils ont revu leur pratique automobile, parfois contraints, et trouver des alternatives qui finalement leur apportent davantage de satisfaction au-delà même de l'aspect économique : « *c'est surtout la praticité* », « *maîtriser son temps de transport* », « *en meilleure forme* », « *ça vide la tête* »... souvent conscients que leur choix pour la marche et le vélo contribue à la préservation de l'environnement et aux économies d'énergie fossile.

N'oublions pas que les modes actifs sont aussi un bon moyen de lutter contre la sédentarité, facteur de nombreuses maladies physiques et mentales, diminuant d'autant leur coût social.

Alors que les mobilités actives s'intensifient depuis la pandémie, peut-on imaginer voir fondre les crédits consacrés à leur développement, dès lors qu'elles sont sources d'économies budgétaires ? Donnons aux citoyens la capacité de contribuer à ces économies !



Celine Scornavacca, Co-Présidente de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette

Pour 80 % des ménages, la voiture est un gouffre financier, accaparant chaque année plus de 3 000 € en moyenne. A ce fardeau financier s'ajoute un ensemble de contraintes comme l'entretien du véhicule, les pleins réguliers d'essence, les coûts liés aux assurances et au contrôle technique. Pour de nombreuses personnes, une forme de dépendance vitale à la voiture se noue : qu'elle tombe en panne et l'on est complètement bloqué dans notre vie.

Pourtant, marcher ou pédaler pour une partie de nos déplacements permet d'alléger cette charge et redonner de l'air au budget familial. La démotorisation complète n'est pas le seul horizon souhaitable : trajet par trajet, personne par personne du foyer, certains déplacements peuvent être réalisés autrement qu'en voiture.

Les économies pour les ménages suivis par l'UFC-Que Choisir sont substantielles : jusqu'à 1 500 € par an pour un ménage multimotorisé qui se sépare d'une voiture.

Cette transition vers les modes actifs, libératrice pour les portefeuilles et bénéfique pour la santé, est freinée par le manque criant d'infrastructures sécurisées. Aujourd'hui, notre territoire n'offre pas toujours des trottoirs de qualité, des aménagements cyclables continus, ni la sécurité nécessaire pour rendre ces modes accessibles à tous.

Investir dans des infrastructures adaptées, c'est permettre à chaque citoyen de réduire son budget transport, tout en rendant nos villes plus conviviales, moins polluées et plus humaines.

Résumé

La voiture continue de dominer le quotidien des Français, accaparant une part importante de leur budget avec des coûts annuels atteignant plus de 3 000 € par véhicule par an. Pourtant, pour les déplacements du quotidien des substituts existent : la marche et le vélo, des modes de transport actifs qui, bien qu'encore sous-utilisés, offrent des avantages économiques considérables tout en améliorant la qualité de vie.

Cependant, le développement de ces modes de transport est freiné par des infrastructures souvent inadaptées ou insuffisantes. Dans de nombreuses villes, les trottoirs en mauvais état, les pistes cyclables non continues ou les parcours urbains mal sécurisés découragent une adoption plus large. Selon le dernier baromètre des villes cyclables, 64 % des cyclistes jugent les infrastructures inadaptées à une pratique régulière du vélo. **Pourtant, les villes qui investissent dans des réseaux cyclables de qualité voient l'usage du vélo tripler. Cela démontre l'importance cruciale de créer des environnements plus favorables pour encourager la pratique de la marche et du vélo.**

En effet, lorsque la marche et le vélo se développent, les bénéfices sont multiples. **Selon nos estimations, pour un ménage de deux adultes bimotorisé, le coût de l'utilisation par voiture se situe entre 2 300 et 3 600 € selon le nombre de kilomètres parcourus. Or, la marche ne génère presque aucun coût, tandis que l'utilisation d'un vélo mécanique coûte en moyenne seulement 94 € par an, et un vélo à assistance électrique environ 248 €. Ainsi, en adoptant des modes de transport plus actifs, les ménages peuvent faire des économies substantielles. Par exemple, un ménage qui possède deux voitures mais réalise davantage de trajets à pied et à vélo qu'actuellement observé, peut prétendre à des économies annuelles entre 60 et 350 €, selon que les trajets sont effectués à vélo mécanique ou à vélo à assistance électrique. Si ce même ménage réduit sa motorisation à une seule voiture, en se tournant davantage vers les modes actifs et les transports en commun, les économies s'élèvent entre 1 200 et 3 500 € par an. Dans les cas les plus extrêmes, où un ménage est en mesure de se séparer entièrement de ses voitures pour utiliser exclusivement la marche, le vélo et les transports en commun, les économies atteignent jusqu'à 6 400 € par an.** Au-delà des finances, ces modes de transport actifs réduisent aussi les impacts environnementaux. La marche et le vélo n'émettent ni gaz à effet de serre ni particules fines, et permettent de diminuer la pollution sonore qui affecte une grande partie de la population. Ainsi, promouvoir ces modes de transport serait une avancée non seulement pour le climat, mais aussi pour la santé publique.

Enfin, les modes actifs soutiennent également l'économie locale. Les piétons et cyclistes dépensent en moyenne plus dans les commerces de proximité que les automobilistes. En visitant les boutiques plus fréquemment, ils contribuent à maintenir la vitalité des quartiers et à renforcer le lien social. Avec des infrastructures adaptées et un environnement plus accueillant, la marche et le vélo pourraient se généraliser, offrant une solution simple et efficace à bien des défis économiques et écologiques.

Introduction

Le rapport qui suit examine les nombreux avantages des modes de transport actifs, la marche et le vélo, dans un contexte où la dépendance à la voiture reste dominante en France. La voiture, utilisée pour près de 83 % des déplacements, pèse lourdement sur les ménages, avec des dépenses annuelles moyennes atteignant plus de 3 500 € par véhicule. Cette omniprésence a des impacts financiers significatifs, mais aussi environnementaux, contribuant à la pollution et à la dégradation de la qualité de vie. En effet, le secteur des transports représente 32 % des émissions nationales de CO₂, dont plus de la moitié proviennent des voitures particulières.

Face aux défis du dérèglement climatique, de la pollution de l'air et des inégalités d'accès aux transports, les modes actifs se présentent comme une alternative durable et abordable. Ils permettent non seulement de réduire les dépenses des ménages, mais offrent également des avantages importants en termes de santé publique, en luttant notamment contre la sédentarité. De plus, en adoptant la marche ou le vélo, les ménages peuvent réaliser des économies substantielles, tout en améliorant leur bien-être et en réduisant leur empreinte carbone.

Cependant, l'adoption massive de ces modes de transport est freinée par un environnement inapproprié. D'une part, les infrastructures sont absentes ou insuffisantes, telles que des pistes cyclables discontinues et des trottoirs mal entretenus. D'autre part, la sécurité n'est pas au rendez-vous, avec 495 piétons et 239 cyclistes décédés entre mai 2023 et 2024, en hausse de plus de 8 % par rapport à l'année précédente¹. Ce rapport souligne l'importance d'améliorer ces infrastructures pour encourager l'usage des modes actifs et montre, à travers des témoignages, que la transition est non seulement possible, mais aussi bénéfique. Des personnes, comme Léa à Sarrebourg ou Damien à Bléré, partagent leur expérience et les économies réalisées après avoir réduit leur usage de la voiture.

En conclusion, ce rapport met en évidence que la marche et le vélo ne sont pas simplement des alternatives économiques à la voiture, mais des solutions qui répondent à des enjeux environnementaux et sanitaires majeurs. Leur promotion nécessite une action politique forte et un investissement dans les infrastructures, afin de faire de ces modes de transport une solution de mobilité durable et accessible pour tous.

¹ Club des villes & territoires cyclables et marchables, [Les chiffres de la sécurité routière en 2023-2024](#)

I. La voiture particulière : un poids dans le budget des ménages

1. La voiture, mode de transport ultradominant

La dernière enquête nationale exhaustive sur les déplacements des Françaises et Français est l'enquête mobilité des personnes (EMP), réalisée en 2019. Elle fait suite à l'enquête nationale des transports et déplacements (ENTD) de 2008. Elle recueille les caractéristiques détaillées des déplacements (distance, motifs, temps, etc.) des individus de 6 ans et plus.

Cette enquête montre la persistance de la voiture comme mode de transport dominant. Le nombre de kilomètres parcourus par personne en voiture atteint 7 441 km pour la mobilité locale et 3 143 km pour la mobilité longue distance en 2019⁴ en augmentation de 0,8 point par rapport à 2008 dans les deux configurations. Au total, le nombre de voyageurs-km² parcourus en voiture en 2019 est de 476 milliards pour la mobilité locale et de 201 milliards pour la mobilité longue distance, en augmentation de 7 % par rapport à 2008. La voiture est le mode de transport principal pour 62,8 % des déplacements et représente 83,3 % des voyageurs-km parcourus en 2019, en baisse de 2 points et de 1,7 point respectivement par rapport à 2008. Au global, la baisse de la part modale de la voiture³ cache en réalité une augmentation des déplacements en automobile et de la circulation⁴.

Les Françaises et Français sont effectivement très équipés en voiture. Au 1^{er} janvier 2023, 38,9 millions de voitures sont en circulation en France, dont environ 36 millions sont détenues par des particuliers, en hausse de 4,5 % par rapport à 2016⁵. En 2022, 83 % des ménages possèdent au moins une voiture et plus de 35 % deux voitures ou plus, des chiffres en légère augmentation depuis 2008⁶.

L'utilisation de la voiture est avant tout individuelle. En 2019, 41 % des déplacements sont réalisés par un conducteur seul et même 54 % dans le cas des déplacements de moins de 20 kilomètres⁴. Le taux d'occupation des voitures pour la mobilité locale est ainsi de 1,43 en 2019, stable par rapport à 2008⁴.

En 2019, la distance moyenne d'un déplacement en voiture pour un conducteur seul est de 11,9 kilomètres. Toutefois, la voiture est utilisée pour des déplacements de faible et très faible distance. Elle représente 16,7 % des trajets entre 1 et 2 kilomètres ; 26,8 % des trajets entre 2 et 5 kilomètres et 22 % des trajets entre 5 et 10 kilomètres. Au total, près de 41 % des trajets en voiture ont une distance inférieure à 5 kilomètres et près de 62 % à 10 kilomètres en 2019⁷.

² Nombre de voyageurs en voiture multiplié par la distance moyenne d'un trajet en voiture

³ Proportion des déplacements en voiture sur l'ensemble des déplacements

⁴ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?, juillet 2022

⁵ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 38,9 millions de voitures en circulation en France au 1^{er} janvier 2023

⁶ Source : INSEE

⁷ Pour une mobilité durable et solidaire (Le Blog de Mathieu Chassignet), Enquête nationale sur la mobilité des Français : quelques enseignements de la nouvelle édition et évolutions récentes, janvier 2022

L'utilisation de la voiture est très disparate selon les territoires. La voiture sert significativement davantage dans les déplacements des habitants des communes hors de l'aire d'attraction des villes (76,3 %), des aires de moins de 50 000 habitants (75,8 %) et des aires de 50 000 à 200 000 habitants (70,6 %). Comparativement, la part modale de la voiture est de 61,3 % dans les aires de 700 000 habitants ou plus et de 39,8 % dans l'aire de Paris.

Les habitants de l'aire de Paris se distinguent également par une part de ménages sans voiture significativement plus importante (35,1 % contre 20,2 % en moyenne) et par une part de ménages possédant deux voitures ou plus significativement inférieure à la moyenne (21,2 % contre 34,9 %). Une baisse du nombre d'immatriculations est constatée depuis 2018 dans la Métropole du Grand Paris et depuis 2019 en Ile-de-France, à l'inverse de la tendance nationale. Elle est à l'œuvre depuis 2012 à Paris, qui voit son parc automobile se réduire d'environ 0,5 % par an depuis lors, soient environ 3 400 véhicules⁸.

2. Des dépenses de transport essentiellement liée à la voiture

Ce système et ces pratiques de mobilité dominés par la voiture coûtent cher aux consommateurs.

Les dépenses de transports des ménages représentent en moyenne 14,5 % des dépenses dans la consommation totale des ménages en 2022. Une part stable depuis une dizaine d'année. Il s'agit, selon la dernière enquête Budget des familles de l'INSEE (2017) de la première dépense de consommation pour les ménages aisés et de la troisième dépense de consommation pour les ménages modestes.

En 2022, au sein de ces dépenses, 83,4 % sont liées à l'automobile (dont 22 % destiné à l'achat de véhicules, 42 % à l'utilisation de véhicules hors carburants -réparations, pièces détachées, etc.-, 30 % aux carburants et lubrifiants et 6 % à l'assurance automobile). Au sein des dépenses automobile, la part des coûts liés à l'utilisation du véhicule hors carburants et aux carburants progressent respectivement de 12 et 6 points entre 2011 et 2022¹⁰.

En 2017, les dépenses automobiles s'élevaient ainsi en moyenne à 3800 euros par an. Un montant cohérent avec les estimations les plus récentes, s'accordant sur un montant d'environ 4 000 euros par an par véhicule⁹. Ainsi, le coût de l'utilisation d'une voiture au kilomètre est estimé entre 0,33 €/km et 0,41€/km ces dernières années¹⁰.

Toutefois, l'importance de ces dépenses et de leur poids dans le budget des ménages est dépendante de la localisation et du revenu de ceux-ci.

⁸ Atelier parisien d'urbanisme, Evolution 2012-2021 du parc automobile, Les tendances de renouvellement du parc immatriculé dans le Grand Paris, avril 2022

⁹ Bigo A., Voitures, Tana Editions, avril 2023

¹⁰ ADETEC, Le coût réel de la voiture en 2022, décembre 2023 / Hached W. et Propeck-Zimmermann E., Mobilité douce et disparités socio-spatiales : évaluation de l'ergonomie d'accès aux ressources du quotidien, 2020 / Réseau Action Climat, 2022, Comment transformer la mobilité du quotidien ? 19 mesures pour une mobilité plus juste et plus durable (considérant 12 200 km parcourus par véhicule par an) / UFC-Que Choisir, 2021, Coût d'usage des véhicules, La fin des idées reçues sur la voiture électrique (considérant 12 200 km parcourus et une durée de vie de 16 ans)

Ainsi, en 2017, les dépenses automobiles s'élèvent à 2 933 euros par an en moyenne pour les ménages vivant dans les communes des pôles urbains, lorsqu'elles sont de 7 489 euros dans les communes des couronnes et de 4 610 euros dans les communes hors d'attraction des villes. Ces montants correspondent respectivement à 8,8 %, 13 % et 14,6 % du revenu disponibles des ménages de ces différentes zones. Ces différences s'expliquent principalement par le niveau d'utilisation du véhicule (entretien et carburants) lié aux distances à parcourir.

Ces disparités se retrouvent en fonction du revenu des ménages. Ainsi, les dépenses automobiles représentent 15,8 % du revenu disponible des ménages du premier décile (1 832 euros par an) quand cette dépense ne représente que 8,5 % du revenu disponible des ménages du dernier décile (6 352 euros par an). Ainsi, si les dépenses liées à l'acquisition et à l'utilisation de l'automobile sont quantitativement plus faibles chez les ménages des quatre premiers déciles, la contrainte que constitue l'utilisation de la voiture pèse lourd en proportion de leur revenu disponible. Ainsi, 3,6 millions sont concernés par une situation de « précarité carburant », c'est-à-dire des dépenses de carburant élevées associée à un revenu bas, les amenant à restreindre leurs déplacements¹¹.

Une situation dont les ménages ont bien conscience. Deux enquêtes récentes le renseignent. La première note que 79 % des Français perçoivent la voiture comme un « gouffre financier » et que 39 % des Français déclarent utiliser moins leur voiture pour faire des économies de carburant¹². La deuxième relève que 63% des automobilistes estiment que les transports constituent un poste de dépense important. Ce sentiment est plus courant chez les ruraux (78%), mais est majoritaire parmi les habitants des grandes agglomérations également. La variable de revenu joue aussi un rôle important. Les sondés appartenant aux ménages modestes estiment pour 72 % que les transports constituent un poste de dépenses important, quand ils sont seulement 37 % chez les ménages aisés¹³.

Ces contraintes financières propres à la voiture tendent à se ressentir au niveau global. L'âge moyen du parc bat ainsi des records en 2023 avec 10,8 ans. Il était de 9,9 ans en 2016. Cette tendance devrait d'ailleurs s'amplifier considérant les intentions de renouvellement de véhicules des particuliers. Elle s'accompagne d'une rationalisation de l'usage des véhicules, liée notamment à la hausse des prix de carburants, permise par le télétravail et le recours à des modes alternatifs à la voiture individuelle¹⁴.

Face à cette situation, des sondages montrent que les Françaises et Français souhaitent pour 76 % d'entre eux utiliser un autre mode de transport que la voiture personnelle comme moyen de transport principal. Toutefois, 51 % des personnes interrogées considèrent cela impossible au vu de leur situation actuelle. Les personnes habitant en zone périurbaine et rurale sont celles qui déclarent avoir le plus de difficultés à substituer l'utilisation de la voiture personnelle par un autre mode de transport¹⁵.

¹¹ Fondation pour la Nature et l'Homme, Baromètre des mobilités du quotidien, 2^{ème} édition, mars 2022

¹² Destin commun, Mobilités et transition : Comment faire bouger les Français ?, avril 2023

¹³ Ifop, Observatoire des mobilités partagées et électriques, avril 2022

¹⁴ Le Figaro, Les voitures des Français n'ont jamais été aussi anciennes, selon une étude, août 2023

¹⁵ Ipsos pour La Fabrique de la Cité, Les déplacements des Français, janvier 2022

3. La marche et le vélo, un regain d'utilisation

En 2019, 24 % des déplacements locaux¹⁶ sont effectués à pied¹⁷ et 3 % à vélo (2,6 et 1 % des distances totales parcourues respectivement). La part modale de la marche est en très légère augmentation par rapport à 2008 (+ 1,3 point) et celle du vélo stable. Les distances piétonnes parcourues ont augmenté de 0,3 point et celles à vélo de 0,1 point. Ainsi, dans un contexte d'augmentation globale de la mobilité¹⁸, le nombre de déplacements à pied augmente de 8,5 % et ceux à vélo de 1,4 % et le nombre de kilomètres parcourus grâce à ces modes de transport de 25 % et 14 % respectivement. 9 % des Françaises et Français utilisent la marche pour se rendre au travail et 3 % le vélo en 2019.

Toujours en 2019, la distance moyenne d'un déplacement à pied est d'un kilomètre et la plupart de ces déplacements ont une distance inférieure à 1 kilomètre (63 %). Le reste des déplacements réalisés à pied font entre 1 et 2 kilomètres (23 %), entre 2 et 5 kilomètres (11 %) et entre 5 et 10 kilomètres (2 %). La durée moyenne d'un déplacement à pied est de 14 minutes. Pour le vélo, la distance moyenne d'un déplacement est de 3 kilomètres pour une durée de 18 minutes. La majorité des déplacements mesure entre 2 et 5 kilomètres (35 %). Une augmentation de la part des déplacements à vélo entre 5 et 10 kilomètres (15 % contre 10 % en 2008) et entre 10 et 20 kilomètres (5% contre 3 % en 2008) est constatée entre 2019 et 2008.

Si les parts modales des modes actifs étaient en baisse jusqu'au début des années 2000, la tendance est au regain de leur utilisation depuis lors. La pratique des modes actifs s'exerce différemment selon l'âge, le genre et à la nature du territoire principalement.

Ainsi, la densité est favorable à la marche. On se déplace beaucoup à pied dans le centre des grands pôles urbains. 10 % des habitants des communes densément peuplées se rendent au travail à pied, contre 7 % dans les communes de densité intermédiaires et 8 % dans les communes rurales. En Île-de-France, la part modale de la marche est passée de 41,6 % en 1976, à 33,7 % en 1997 pour remonter à 40,1 % en 2018. Dans les grandes villes françaises où l'on dispose de données similaires (Bordeaux, Grenoble, Clermont-Ferrand, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Reims, Rennes, Strasbourg, Toulouse, Valence, Valenciennes), un regain de la marche ou au moins un arrêt de sa baisse sont également constatés. Par ailleurs, ce sont surtout les plus jeunes et une partie des seniors (de 65 à 79 ans) qui marchent et davantage les femmes¹⁹.

Le contexte territorial influence également la pratique du vélo. Quand 5 % des habitants des communes densément peuplées se rendent au travail à vélo, ils sont 3 % dans les communes de densité intermédiaires et à 1 % dans les communes rurales en 2019. En particulier, le vélo est davantage utilisé là où la densité du réseau cyclable est la plus élevée. Lorsque cette dernière dépasse 2 500 mètres par km², la pratique du vélo, est,

¹⁶ De moins de 80 kilomètres depuis le domicile

¹⁷ La marche est aussi souvent combinée à d'autres modes de transport, notamment aux transports en commun et à la voiture, ce qui n'est pas comptabilisé ici.

¹⁸ Une augmentation du nombre global de voyageurs.kilomètres parcourus de 11,6 % entre 2008 et 2019.

¹⁹ Faure A., Héran F., Les retombées économiques de la marche, une première approche, janvier 2024

toutes choses égales par ailleurs, environ trois fois plus importante qu'en l'absence de réseau cyclable²⁰. En effet, selon la dernière enquête nationale sur l'usage du vélo, la proportion de cyclistes réguliers²¹ est plus forte en zone urbaine, quelle que soit la taille de l'agglomération. Elle est de 39 % à Paris, de 33 % dans les métropoles de plus de 500 000 habitants et de 30 % dans les villes de plus de 100 000 habitants. Elle est entre 5 et 13 points inférieures dans leur périphérie.

La pratique du vélo connaît ainsi un renouveau dans un certain nombre de grandes villes depuis les années 2000, encore renforcé depuis les années 2010 (Lyon, Strasbourg, Rennes, Grenoble, Montpellier et en Ile-de-France notamment). Une baisse importante de la part modale semble toutefois se poursuivre dans les espaces ruraux, les communes multipolarisées et les communes de la grande couronne parisienne. Cette situation apparaît comme tout à fait antagoniste à celle à l'œuvre 25 ans auparavant, où la part du vélo était particulièrement élevée dans ces territoires²². La Plateforme nationale des fréquentations, dont les données se basent sur un peu plus de 1 700 compteurs installés sur le territoire français, enregistre une augmentation des passages vélos de près de 37 % entre 2019 et 2023. Cette dernière est différenciée selon les milieux puisqu'elle était de 40 % en milieu urbain, de 22 % en milieu périurbain et de 26 % en milieu rural²³. Le nombre de passages enregistrés par la plateforme en 2024 est semblable à celui en 2023, plaidant pour l'atteinte d'un palier en matière d'utilisation du vélo²⁴.

La proportion de cyclistes réguliers est plus importante chez les ménages dont le revenu est supérieur à 7 000 € mensuel (48 % entre 7 001 et 8 000 € et 37 % plus de 8 000 €), montrant une corrélation entre ces catégories de revenu et cette pratique en 2023. Toutefois, la proportion de cyclistes réguliers est proche pour les premier, quatrième, cinquième, sixième et septième décile, entre 25 et 30 %²⁵. Par ailleurs, entre 2008 et 2019, la pratique du vélo a diminué chez les étudiants, les employés et les retraités, alors qu'elle a augmenté chez les cadres, les personnes sans emploi, les ouvriers et les professions intermédiaires²⁶. La pratique du vélo est par ailleurs marquée par une sous-représentation des femmes, dont 19 % sont des cyclistes régulières, contre 31 % chez les hommes²⁵. Enfin, la pratique du vélo baisse après 50 ans²⁵ et diminue chez les plus de 55 ans ces dernières années, alors qu'ils en étaient des usagers fréquents dans les années 1990²².

Au global, en comparaison des autres pays européens, la France reste très en retrait concernant la pratique du vélo au quotidien. En 2014, le vélo est le mode de transport

²⁰ Ministère de la transition écologique, Marcher et pédaler : les pratiques des Français, décembre 2021

²¹ Utilisant le vélo une fois par semaine ou plus

²² Les dossiers de la DGE, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, avril 2020

²³ Vélo & territoires, +37 % de passages de vélos entre 2019 et 2023, un palier d'après-COVID semble atteint, mai 2024

²⁴ Vélo & territoires, Fréquentations vélo en France en 2024, Bulletin n°1, juin 2024

²⁵ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Enquête nationale « Usage du vélo », Résultats 2023, mai 2024

²⁶ Pour une mobilité durable et solidaire (Le Blog de Mathieu Chassignet), Enquête nationale sur la mobilité des Français : quelques enseignements de la nouvelle édition et évolutions récentes, janvier 2022

le plus utilisé par 4 % de la population, très loin derrière les Pays-Bas à plus de 35%, le Danemark et la Hongrie à plus de 20%, et loin de la moyenne européenne proche de 9%²².

Enfin, même si les dépenses liées à l'usage de la marche et du vélo ne font pas l'objet de productions statistiques aussi détaillées que pour les modes de transports motorisés, les différentes études disponibles sur les dépenses individuelles en la matière font état de l'attractivité financière de ces modes de transport. Pour la marche, les estimations se trouvent entre 0 € du kilomètre (hors frais de chaussures)²⁷ et 0,06 € du kilomètre²⁸. Pour le vélo, ces estimations se situent en première approche entre 0,029 €/km²⁸ et 0,036 €/km²⁷ (hors frais vestimentaires).

Ainsi, face au poids conséquent de la voiture dans le budget des ménages, nos associations se sont intéressées au potentiel des modes actifs pour contenir celui-ci.

²⁷ Hached W. et Propeck-Zimmermann E., Mobilité douce et disparités socio-spatiales : évaluation de l'ergonomie d'accès aux ressources du quotidien, 2020

²⁸ Litman, 2024, Evaluating Active Transport Benefits and Costs

II. Des infrastructures inadaptées qui ne permettent pas la pratique des modes actifs

L'inexistence, le manque de continuité et la non-qualité des infrastructures dédiées aux modes actifs sont reconnus comme les freins majeurs au développement de ceux-ci sur tous les types de territoires²⁹. Les modes actifs présentent pourtant un potentiel important : en France, 88 % de la population vit à moins de 8 minutes à vélo d'une école, 74 % à moins de 20 minutes à vélo d'une gare et 37 % de la population rurale vit à moins de 5 minutes à vélo d'une boulangerie³⁰. De nombreuses études démontrent ainsi que l'extension et l'amélioration de la qualité des infrastructures dédiées aux modes actifs (trottoirs, passages piétons et pistes cyclables) augmentent significativement la pratique de la marche et du vélo et plus généralement l'activité physique^{31,32}.

Une étude américaine a ainsi montré que l'augmentation de 10 % du linéaire de pistes cyclables entraînait une augmentation de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail de 2,5% en cas de pistes non protégées et de 4 % en cas de pistes protégées³³. Ce constat est également fait à infrastructures constantes. Les villes américaines les mieux dotées en infrastructures piétonnes et cyclables montrent des parts modales des modes actifs pour le motif domicile-travail de plus de 15 %, soit cinq fois la moyenne nationale³⁴. Le développement de ces infrastructures permet également de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture²⁸.

Actuellement, les attentes des consommateurs en matière de conditions d'usage du vélo et de la marche sont insatisfaites, comme le note le dernier baromètre des villes cyclables et celui des villes et villages marchables. **En effet, 64 % des personnes interrogées notent de mauvaises conditions d'usage du vélo.** Or, la sécurisation des déplacements à vélo est prioritaire pour la (re)mise en selle des personnes qui ne font pas de vélo et pour la démocratisation de son usage au quotidien. Le développement d'aménagements sécurisés est donc central³⁵. De la même manière, le dernier baromètre des villes et villages marchables désigne l'amélioration des cheminements piétons, à travers des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés comme la

²⁹ Buehler et al., Moving toward active transportation : how policies can encourage walking and bicycling, janvier 2016

³⁰ Martin G. et Bokobza N., La France à 20 minutes à vélo, BL Evolution, 2022.

³¹ Feuillet T. et Cherreire H., Thierry Feuillet, Hélène Charreire. La dimension géographique de la mobilité active quotidienne. Julie Vallée. Mobilité quotidienne et santé, ISTE Group, pp.153-182, 2023, Encyclopédie des Sciences - Domaine Géographie et Démographie (Géographie des réseaux d'infrastructure et des mobilités, 2023

³² Dingil et al., An Integrative Review of socio-technical factors influencing travel decision-making and urban transport performance, septembre 2021

³³ Yang et al., Bikeway Provision and Bicycle Commuting: City-Level Empirical Findings from the US," Sustainability, Vo. 13, 2021

³⁴ Buehler R., Moving Toward Active Transportation: How Policies Can Encourage Walking and Bicycling, Active Living Research, 2016

³⁵ FUB, Baromètre des villes cyclables, Palmarès et résultats, Dossier de presse, 2021

principale solution pour améliorer l'usage de la marche, citée par 42 % des personnes répondantes³⁶.

L'UFC-Que Choisir a également enquêté en février 2024 sur la qualité des infrastructures piétonnes, mobilisant 761 de ses bénévoles et 85 associations locales. Le scénario proposé pour ces relevés consistait en une situation banale : se rendre à pied au commerce alimentaire le plus proche. La distance moyenne parcourue à cette fin a été de 1,2 kilomètre pour une durée de 12 minutes. **Or, 70 % des enquêteurs et enquêtrices ont rencontré au moins un problème lors de ce trajet et 35 % trois ou plus. Au global, les enquêtrices et enquêteurs ont relevé en moyenne un peu plus de deux problèmes par trajet.** 66 % des problèmes concernent les trottoirs et accotements et 34 % les zones de rencontre. Plus précisément, les principaux problèmes relevés sont les suivants selon la zone d'habitation :

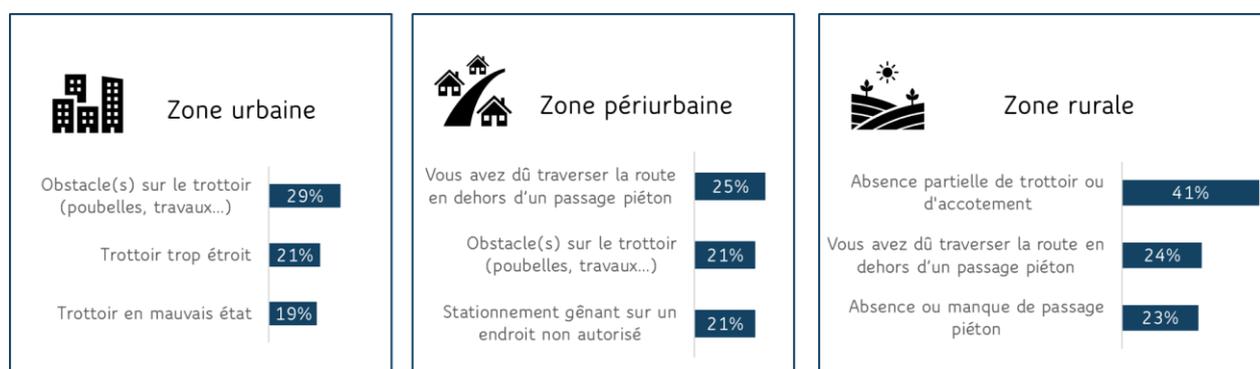


Figure 1 : Difficultés principales rencontrées lors du trajet à pied selon la zone d'habitation de l'enquêteur

En ville, les problèmes se concentrent sur les trottoirs et accotements, notamment leur encombrement, étroitesse ou mauvais état mais il n'est pas fait état de leur absence, contrairement en zone rurale où il s'agit du premier problème rencontré. Des manques infrastructurels qui s'expriment également en zone périurbaine où la traversée contrainte en dehors d'un passage piéton est le problème le plus couramment rencontré par les enquêteurs et enquêtrices. Ce dernier arrive également en seconde position en zone périurbaine.

Enfin, les infrastructures dédiées à la voiture ont également un coût pour les finances publiques. Une récente étude estime ainsi, le coût public net du stationnement automobile à 14 milliards d'euros en 2021. Si ce chiffrage prend en compte des dépenses théoriques (par exemple en lien avec la mise à disposition du foncier public au titre du stationnement gratuit sur voie publique), il tient également compte de dépenses publiques bien réelles, et massives, que ce soit pour l'aménagement et l'entretien des places de stationnement gratuit (pour un coût de 7,44 milliards d'euros par an), ou encore le développement de parking publics. **Ce coût public, supporté à 93 % par les collectivités locales, pour le seul stationnement automobile est à rapprocher des dépenses publiques consacrée à l'ensemble des transports urbains conventionnés (14,8 milliards d'euros par an en 2016) et reste très supérieur à celles dédiées au transport régional de voyageurs, TER et autocars régionaux (8,8 milliards d'euros en 2016). En tout état de cause, les dépenses publiques pour le stationnement**

³⁶ Place aux piétons, Baromètre des villes et villages marchables 2023, Dossier de presse, 2023

automobile sont sans commune mesure avec celles destinées au vélo (560 millions d'euros en 2016)³⁷.

Or, les critères de cyclabilité et de marchabilité sont désormais bien connus des urbanistes. Ils relèvent de la morphologie de l'espace, du confort urbain, des services, équipements et animation ou du paysage et ambiance urbains :

- Des tronçons de trottoirs et de pistes cyclables ne suffisent pas à « faire réseau ». La connectivité des pistes et trottoirs est nécessaire pour éviter les effets de rupture comme la fin brutale des pistes cyclables, ou les liaisons non assurées entre deux communes voisines ;
- La continuité des itinéraires doit être assurée *en pratique*. Si une partie d'un trajet ne comporte pas de pistes cyclables (traversée de carrefour) ou de trottoirs bien entretenus, si des travaux sur une section sont mal sécurisés, marcheurs et cyclistes vont être tentés de renoncer à se déplacer via ces modes actifs de transport pour faire ce trajet en voiture ;
- La perméabilité des tissus urbains est à éviter. Les grandes emprises que les piétons ne peuvent traverser, les détours faisant perdre trop de temps pour des distances très courtes à vol d'oiseau incitent au report vers la voiture ;
- La présence de végétation, d'espaces verts et de rives de fleuve, contribue à l'amélioration de l'ambiance urbaine, et rendent les modes actifs plus attractifs ;
- Les aspects perceptuels tels que la sécurité et l'esthétique sont des facteurs importants pour encourager les modes actifs. A contrario, la pollution de l'air, le bruit et la violence routière sont des sources de stress environnemental subi par les modes actifs³⁸ ;
- Le mobilier urbain joue un rôle important dans le choix des modes actifs et surtout pour la marche car les piétons passent un temps plus long que les cyclistes dans l'espace public, à trajet égal. Les toilettes et les fontaines sont très demandées. La présence de bancs est nécessaire aux personnes à mobilité réduite pour leur permettre de fractionner leur trajet et sortir de leur domicile.

³⁷ Qualité Mobilité, Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques, ADETEC, mars 2023

³⁸ [Institut Paris Région](#)

Par ailleurs, le changement climatique impactera de plus en plus les choix modaux. Une enquête récente sur les « Impacts des épisodes de fortes chaleurs sur la mobilité »³⁹ indique que les répondants « reprendront leur voiture en cas d'augmentation très significative de la température parce qu'elle est climatisée ». Sans un soutien fort aux modes actifs, la voiture deviendra un refuge climatisé incontournable. **Or, cette situation d'extrême chaleur en ville n'a pas souvent été anticipée, notamment par la plantation d'arbres, qui donnent de l'ombre et de la fraîcheur (évapotranspiration), et la mise en place de dispositifs tels qu'ombrière, auvents, constructions à arcades, etc. Les politiques d'adaptation au changement climatique doivent donc se concentrer sur la perdurance de la possibilité d'utiliser les modes actifs.**

³⁹ 6-t pour Ademe et Institut de recherche de la Caisse des dépôts et consignations, « Impacts des épisodes de fortes chaleurs sur la mobilité », mars 2024

III. Marche et vélo, sources d'économies financières

1. Illustrer une plus grande pratique des modes actifs

Compte tenu de ces freins à la mobilité active et d'une disponibilité partielle de transports en commun fiables, de nombreux ménages sont captifs de l'utilisation de la voiture pour leur mobilité locale. Afin d'illustrer les conséquences financières de cette captivité, nous proposons une comparaison des dépenses entre des ménages présentant une mobilité locale automobile, structurée telle qu'observée par l'Enquête Mobilité des personnes (EMP) de 2019, et des ménages utilisant moins la voiture au profit d'autres modes de transport, en définissant trois cas de figure. Ces exemples ne résument bien évidemment pas l'ensemble des situations de mobilité vécues par les ménages, mais constituent une première approche s'intéressant à des ménages bimotorisés actuellement souvent captifs de la voiture pour leur mobilité quotidienne. De plus, les situations décrites correspondent aux témoignages reçus dans le cadre d'un appel à témoignages lancé par l'UFC-Que Choisir en juillet 2024 sur la diminution de l'usage de la voiture.

- **Référence** : Un ménage de deux adultes possède deux voitures et les utilisent telles qu'observées dans l'EMP 2019⁴⁰
- **Cas 1** : Un ménage de deux adultes possède deux voitures mais réalise une part importante de ses déplacements à vélo et à pied
- **Cas 2** : Un ménage de deux adultes possède une voiture, réalise une part importante de ses déplacements à vélo et à pied et l'un des membres du ménage utilise les transports en commun
- **Cas 3** : Un ménage de deux adultes ne possède pas de voiture et utilise le vélo, la marche et les transports en commun pour se déplacer

Pour retranscrire les différentes situations territoriales, nous étudions ces cas de figure en distinguant six profils, tels que décrits dans l'EMP 2019, qui correspondent au type de localisations suivantes :

Type de localisation	Nom donné au profil
Communes hors attraction des villes	Profil 1
Aires de moins de 50 000 habitants	Profil 2
Aires de 50 000 à moins de 200 000 habitants	Profil 3
Aires de 200 000 à moins de 700 000 habitants	Profil 4
Aires de 700 000 habitants ou plus (hors Paris)	Profil 5
Aire de Paris	Profil 6

⁴⁰ Par simplicité, nous considérons que ces ménages n'utilisent ni la marche, ni le vélo, ni les transports en commun dans leurs déplacements quotidiens.

2. Hypothèses de coûts

Afin de quantifier les dépenses annuelles relatives à ces différents cas de figure pour la mobilité locale (déplacements dont la distance est inférieure à 80 kilomètres), il nous faut considérer les coûts d'utilisation des modes de transport étudiés ici : marche, vélo, transports en commun et voiture.

Pour la voiture, nous nous appuyons sur les estimations suivantes :

Coûts (€/an)		Nature
Carte grise	46	Fixe
Carburants, lubrifiants et électricité	1129	Variable
Stationnement payant	217	Variable
Péages	114	Variable
Pièces détachées et accessoires	160	Variable
Entretien et réparations	981	Variable
Assurance	251	Fixe
Décote ou location de longue durée	867	Fixe
Total	3764	
Kilométrage annuel moyen par véhicule (km)	11 405	

Source : ADETEC, Le coût réel de la voiture en 2022, décembre 2023

Ces coûts renvoient à des moyennes calculées sur l'ensemble de parc automobile en circulation. Pour les coûts variables, le coût par kilomètre est établi à partir d'une division entre le coût annuel et le nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule.

Pour le vélo et le vélo à assistance électrique, nous considérons les coûts suivants :

Coûts (€/an)	Vélo mécanique	VAE	Nature
Identification	2	2	Fixe
Electricité		2,4	Variable
Entretien et réparations	47	47	Variable
Décote ou location de longue durée	45	197	Fixe
Renouvellement de la batterie		100	Fixe
Total	94	248	
Durée de vie (années)	10	10	
Kilomètres parcourus en moyenne	300	1900	

Source : Union Sport & Cycle et [Ville & vélo \(juillet 2019\)](#)

Pour la marche, nous considérons le coût de déplacement nul, puisque les équipements propres à la marche dans la mobilité quotidienne sont nécessaires quel que soit le mode de transport emprunté. De plus, la pratique de la marche à une vitesse normale (5 km/h) n'impose pas une alimentation supplémentaire. C'est également le cas pour la pratique du vélo⁴¹.

⁴¹ Faure A., Héran F., Les retombées économiques de la marche, une première approche, janvier 2024

Pour les transports en commun, considérant que les prix des abonnements sont difficilement accessibles dans leur intégralité, nous avons sélectionné des exemples pour les différents profils de ménages étudiés⁴².

	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
€/an						
Lieu	Mirebeau (Vienne)	Mende (Lozère)	Périgueux (Dordogne)	Tours (Indre et Loire)	Lyon (Rhône)	Région parisienne
Prix de l'abonnement annuel (€)	450	102	150	495	799	950

Source : Transdev Poitou-Charentes, Transports urbains mendois, Grandperigueux.fr, Filbleu Tours Métropole, Transports en commun lyonnais (TCL), ÎledeFrance mobilités

Ces abonnements de transports en commun recourent des réalités différentes. Dans le cas du « Profil 1 », l'abonnement mentionné correspond à l'accès à des lignes interurbaines s'étendant à l'échelle de département. Dans les cas de Mende, Périgueux, Tours et Lyon, les tarifs relevés permettent des déplacements en transports en commun au sein de ces agglomérations uniquement. Dans le cas de la région parisienne, le prix noté est celui d'un abonnement annuel qui permet, par défaut, de se déplacer dans l'ensemble de la région. Ceux-ci correspondent aux abonnements susceptibles d'être utilisés dans le cadre d'une mobilité quotidienne dans ces territoires.

3. Hypothèses en matière de déplacements

Par ailleurs, pour simuler les cas de figure décrits précédemment nous considérons que la potentialité d'utilisation d'un mode de transports, pour les principaux étudiés ici (marche, vélo, transports en commun et voiture), est déterminée par la distance du déplacement à effectuer.

Ainsi, nous considérons que l'utilisation de la marche est possible pour tous les déplacements de moins de 2 kilomètres, le vélo mécanique pour les déplacements entre 2 et 5 kilomètres et le vélo à assistance électrique pour les déplacements entre 2 et 10 kilomètres.

Selon la dernière enquête sur la mobilité des ménages de 2019, pour leur mobilité locale en semaine et le week-end, les Françaises et Français parcourent en moyenne 9259 kilomètres par an, dont 7708 en voiture. La structure de cette mobilité en termes de distance des déplacements et de mode de transport est différente selon la localisation. Le tableau et graphique ci-dessous résumant ces chiffres.

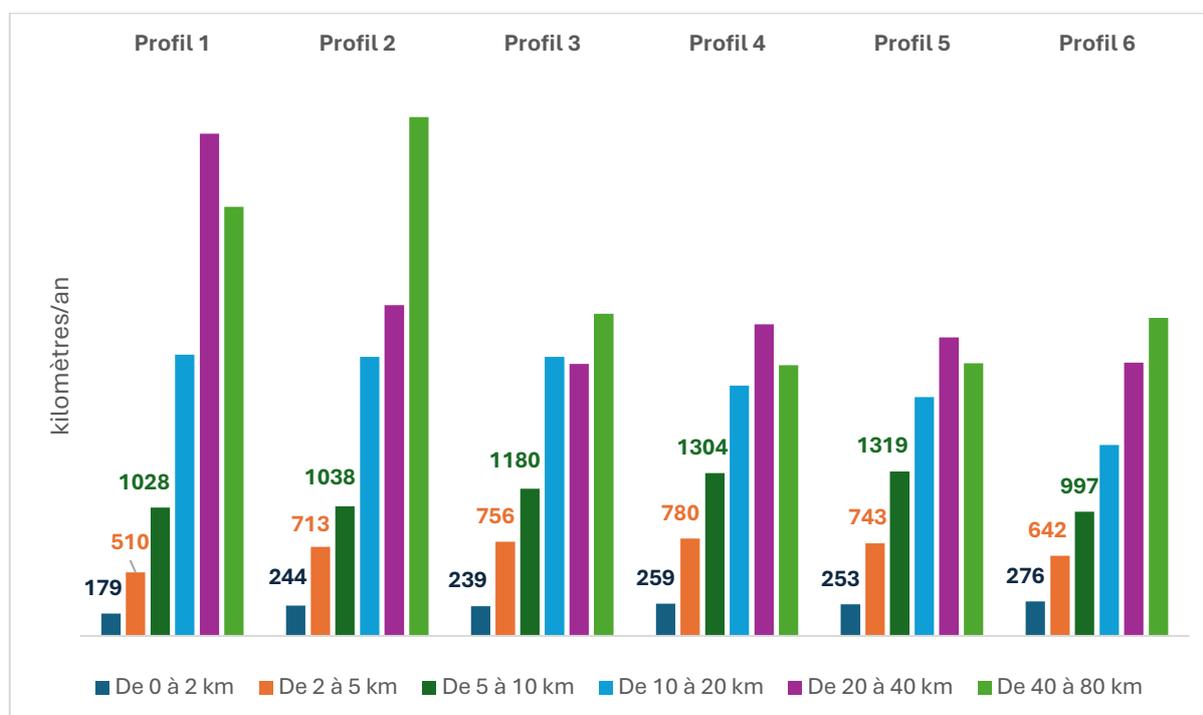
⁴² [A noter, les frais de transports publics des salariés sont pris en charge obligatoirement à au moins 50 % du coût des titres d'abonnement pour le salarié dans le cas d'un salarié à temps complet.](#) En vue de conserver le statut généraliste des cas de figures étudiés, nos calculs prennent en compte le coût complet d'un abonnement de transport en commun. Toutefois, en conséquence, les gains financiers réalisés seraient supérieurs dans le cas où les consommateurs étudiés seraient éligibles à ce dispositif.

Tableau 1 : Structure moyenne des déplacements réalisés pour la mobilité locale par tranches de distance et selon le mode principal (en km parcourus/an/personne) [05]

Kilomètres/personne/an	Communes hors attraction des villes	Aires de moins de 50 000 habitants	Aires de 50 000 à moins de 200 000 habitants	Aires de 200 000 à moins de 700 000 habitants	Aires de 700 000 habitants ou plus	Aire de Paris	Ensemble
	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6	
Tranches de distance							
De 0 à 2 km	179	244	239	259	253	276	250
De 2 à 5 km	510	713	756	780	743	642	715
De 5 à 10 km	1028	1038	1180	1304	1319	997	1171
De 10 à 20 km	2254	2238	2237	2006	1913	1530	1979
De 20 à 40 km	4026	2653	2182	2497	2392	2191	2481
De 40 et 80 km	3440	4159	2582	2170	2187	2548	2663
Mode principal							
Marche	166	229	229	262	258	306	254
Vélo	101	73	74	114	115	63	91
Transports en commun	339	396	763	395	1010	2662	1028
Voiture	10628	10088	7975	8049	7276	4991	7708
Deux-roues motorisé	105	86	99	153	113	137	121
Autre	98	173	36	43	36	24	57
Total	11438	11045	9176	9016	8807	8183	9259

Source : UFC-Que Choisir, d'après les Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

Figure 2 : Structure moyenne des déplacements par tranches de distance (en kilomètres parcourus/an/personne) selon les profils géographiques



Source : UFC-Que Choisir, d'après les Résultats détaillés de l'enquête mobilité personnes de 2019, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

4. Bilan financier pour les consommateurs

A noter, les exemples présentés ci-dessous ont une portée illustrative et visent avant tout à estimer des ordres de grandeur en matière de dépenses des ménages.

a. Premier cas : Deux voitures, mais une pratique du vélo et de la marche développée

Deux scénarios de substitution d'une partie des déplacements en voiture sont étudiés ici :

- L'utilisation de la marche pour tous les déplacements de moins de 2 kilomètres et de deux vélos mécaniques pour les déplacements entre 2 et 5 kilomètres⁴³
- L'utilisation de la marche pour tous les déplacements de moins de 2 kilomètres et de deux vélos à assistance électrique pour les déplacements entre 2 et 10 kilomètres

Tableau 2 : Kilomètres parcourus par le ménage par an

Kilomètres parcourus en voiture/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	21 153 ⁴⁴	20 036	15 812	15 948	14 406	9 823
Avec vélos mécaniques	19 878	18 262	13 960	14 021	12 560	8 147
Avec vélos à assistance électrique	17 822	16 186	11 601	11 412	9 922	6 154
Kilomètres parcourus à pied/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence ⁴⁵	103	140	138	149	146	159
Avec vélos mécaniques	357	487	478	518	505	551
Avec vélos à assistance électrique	357	487	478	518	505	551
Kilomètres parcourus à vélo/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	0	0	0	0	0	0
Avec vélos mécaniques	1 020	1 427	1 511	1 559	1 487	1 284
Avec vélos à assistance électrique	3 077	3 503	3 871	4 168	4 125	3 277

⁴³ Nous soustrayions le nombre de kilomètres d'ores et déjà réalisés à pied entre 0 et 2 kilomètres selon la moyenne observée par l'EMP 2019. Nous ne considérons en revanche pas ceux réalisés d'ores et déjà à vélo dans l'optique d'évaluer le coût de leur acquisition comparativement.

⁴⁴ Par exemple, le nombre de kilomètres parcourus en voiture par le ménage du Profil 1 correspond au nombre de kilomètres parcourus en voiture par les deux personnes du ménage, soient deux fois 10 628 kilomètres, desquels sont soustraits les kilomètres parcourus à pied dans le cadre de déplacements de moins de 2 kilomètres, ici 28,8 % des déplacements de moins de deux kilomètres (179 kilomètres), soient environ 51,5 kilomètres pour chacune des personnes du ménage par an.

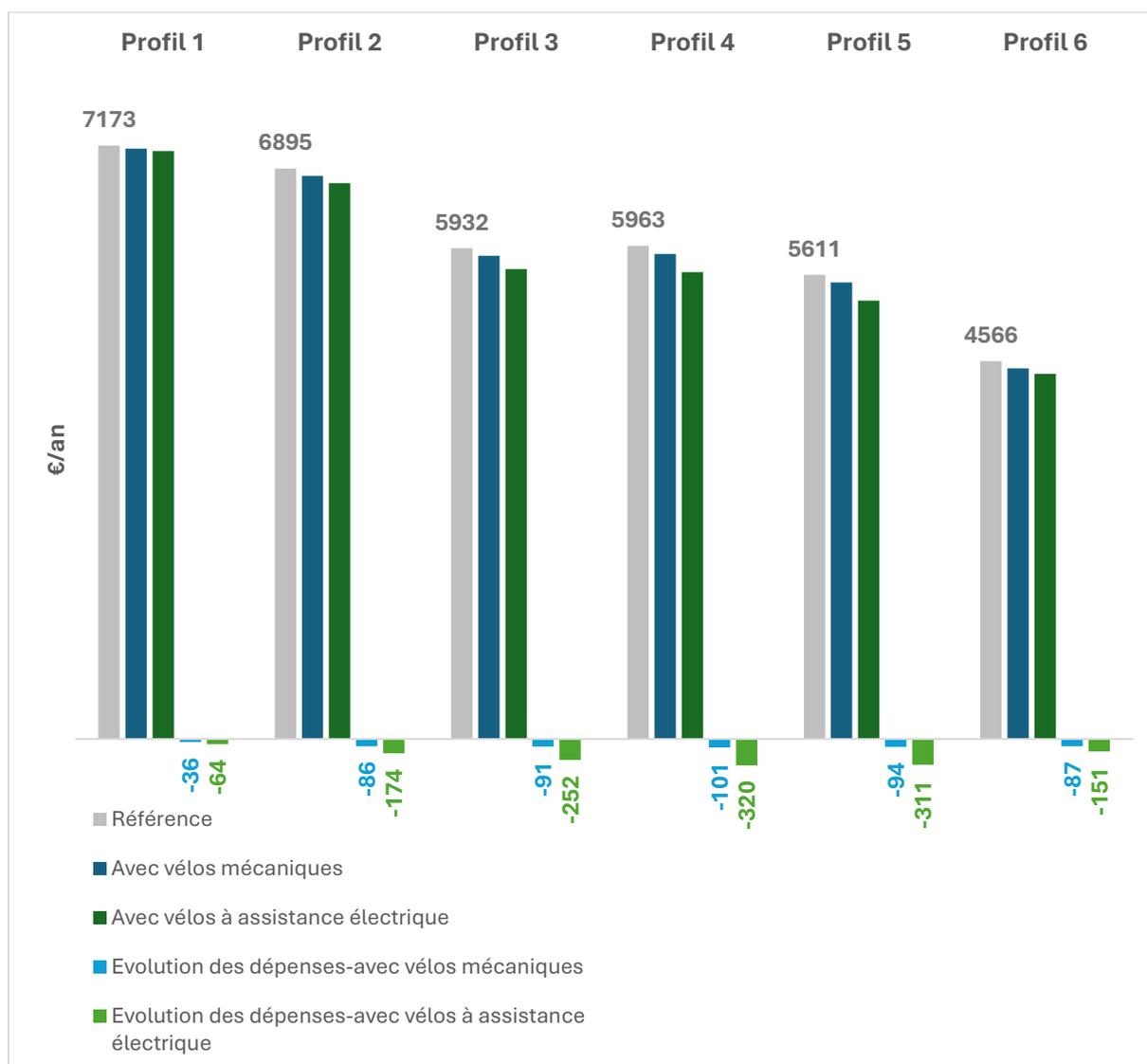
⁴⁵ Kilomètres parcourus à pied dans le cadre de déplacements de moins de deux kilomètres par les deux personnes du ménage.

Ainsi dans ce premier cas, pour tous les profils, les dépenses pour le cas de figure représentatif de l'utilisation actuelle de la voiture, sont ainsi calculées :

- **Dépenses Référence** = Coûts fixes (carte grise, assurance et décote⁴⁶ ou location) × 2 + Coûts variables par kilomètre (carburants, lubrifiants et électricité ; stationnement payant ; péages ; pièces détachées et accessoires) × Nombre de kilomètres parcourus par an en voiture × 2 + Coût de la marche × Nombre de kilomètres parcourus par an à pied
- **Dépenses Vélos mécaniques** = Coûts fixes (carte grise, assurance et décote ou location) × 2 + Coûts variables par kilomètre (carburants, lubrifiants et électricité ; stationnement payant ; péages ; pièces détachées et accessoires) × Nombre de kilomètres parcourus par an en voiture × 2 + Coûts fixes (identification et décote ou location) × 2 + Coûts variables par kilomètre (entretien et réparations) × Nombre de kilomètres parcourus par an à vélo × 2 + Coût de la marche × Nombre de kilomètres parcourus par an à pied
- **Dépenses Vélos à assistance électrique** = Coûts fixes (carte grise, assurance et décote ou location) × 2 + Coûts variables par kilomètre (carburants, lubrifiants et électricité ; stationnement payant ; péages ; pièces détachées et accessoires) × Nombre de kilomètres parcourus par an en voiture × 2 + Coûts fixes (identification, décote ou location et renouvellement de la batterie) × 2 + Coûts variables par kilomètre (électricité, entretien et réparations) × Nombre de kilomètres parcourus par an à vélo × 2 + Coût de la marche × Nombre de kilomètres parcourus par an à pied × 2

⁴⁶ La décote du véhicule correspond à son coût d'amortissement, nous la considérons comme un coût fixe annuel sur la durée de vie du véhicule.

Figure 3 : Dépenses annuelles pour la mobilité locale dans le premier cas



Dans ce premier cas, le ménage utilisant deux vélos mécaniques dépense entre 36 et 101 € de moins que le ménage de référence par an et celui utilisant des vélos à assistance électrique entre 64 et 320 € de moins. Les gains les moins importants sont constatés pour les ménages du profil 1, résidant dans les communes hors d'attraction des villes. Cela est lié à la structure de la mobilité de ces derniers en tranche de distance, avec de nombreux kilomètres parcourus dans le cadre de déplacements de plus de 10 kilomètres. A l'inverse, les ménages du profil 4, résidant dans les aires entre 200 000 et 700 000 habitants, montrent les gains les plus importants, du fait d'un plus grand nombre de kilomètres parcourus dans le cadre de déplacements de moins de 10 kilomètres.

b. Deuxième cas : Un ménage avec une voiture, tourné vers les modes actifs et dont l'un des membres utilise les transports en commun

Les deux sous-scénarios utilisés dans le cas 1 le sont également dans le cas 2. Les dépenses relatives à ces différentes configurations sont calculées sur le même modèle que pour le cas précédent⁴⁷. Dans ce cas de figure, l'un des membres du ménage utilisent les transports en commun en plus de la marche à pied et du vélo, l'autre membre utilise une voiture et parcourt le même nombre de kilomètres que dans le cas précédent.

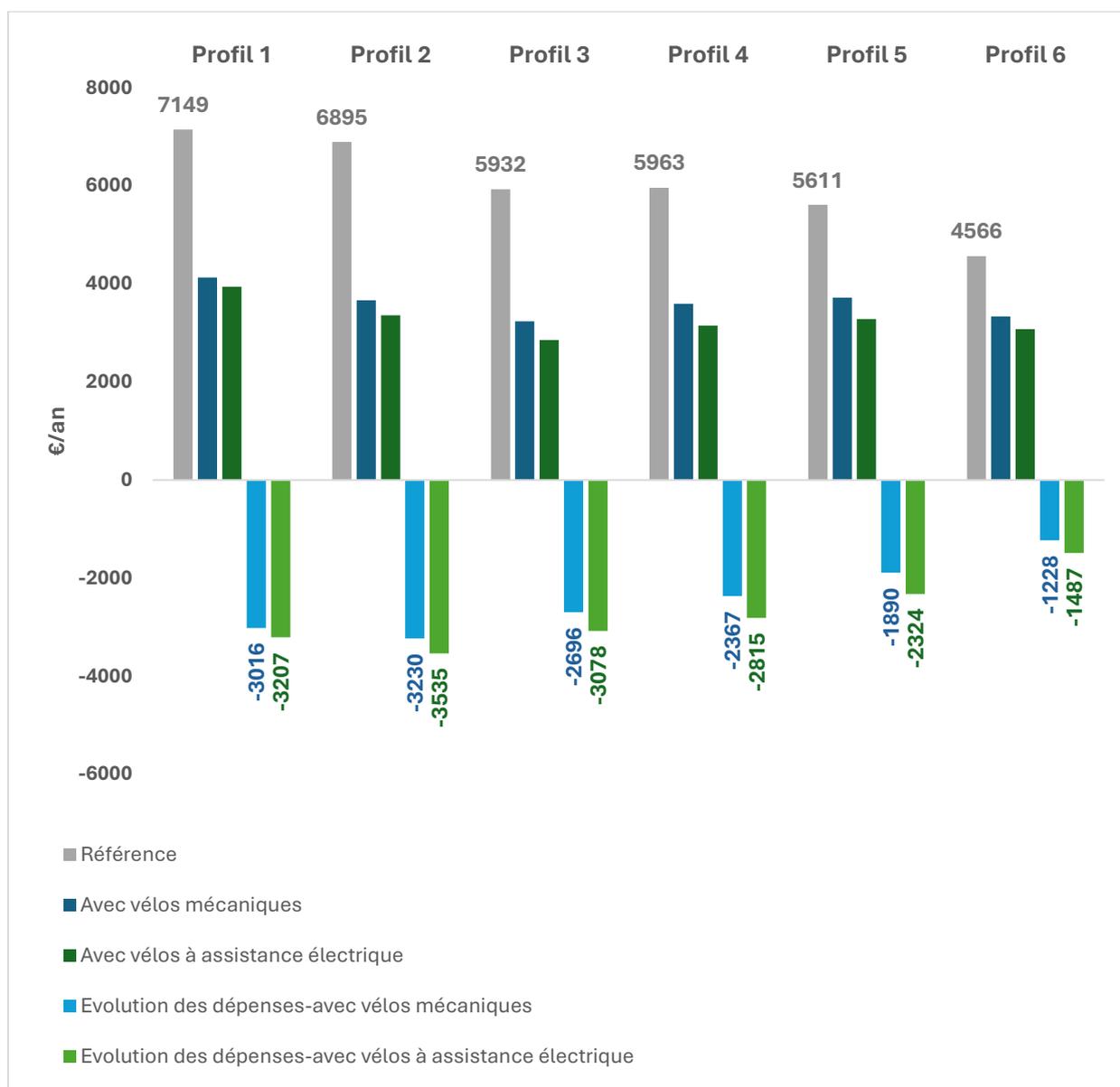
Tableau 3 : Kilomètres parcourus par le ménage par an

Kilomètres parcourus en voiture/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	21 153	20 036	15 812	15 948	14 406	9 823
Avec vélos mécaniques	9939	9131	6980	7010	6280	4073
Avec vélos à assistance électrique	7245	6168	3695	3438	2719	1242
Kilomètres parcourus à pied/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	103	140	138	149	146	159
Avec vélos mécaniques	357	487	478	518	505	551
Avec vélos à assistance électrique	357	487	478	518	505	551
Kilomètres parcourus à vélo/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	0	0	0	0	0	0
Avec vélos mécaniques	1 020	1 427	1 511	1 559	1 487	1 284
Avec vélos à assistance électrique	3 077	3 503	3 871	4 168	4 125	3 277
Kilomètres parcourus en transports en commun/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	0	0	0	0	0	0
Avec vélos mécaniques	9939	9131	6980	7010	6280	4073
Avec vélos à assistance électrique	10576	10018	7906	7974	7203	4912

⁴⁷ **Dépenses Vélos mécaniques** = Coûts fixes (carte grise, assurance et décote ou location) + Coûts variables par kilomètre (carburants, lubrifiants et électricité ; stationnement payant ; péages ; pièces détachées et accessoires) × Nombre de kilomètres parcourus par an en voiture + Coûts fixes (identification et décote ou location) × 2 + Coûts variables par kilomètre (entretien et réparations) × Nombre de kilomètres parcourus par an à vélo × 2 + Coût de la marche × Nombre de kilomètres parcourus par an à pied × 2 + Coût de l'abonnement aux transports en commun × 1

Dépenses Vélos à assistance électrique = Coûts fixes (carte grise, assurance et décote ou location) + Coûts variables par kilomètre (carburants, lubrifiants et électricité ; stationnement payant ; péages ; pièces détachées et accessoires) × Nombre de kilomètres parcourus par an en voiture + Coûts fixes (identification, décote ou location et renouvellement de la batterie) × 2 + Coûts variables par kilomètre (électricité, entretien et réparations) × Nombre de kilomètres parcourus par an à vélo × 2 + Coût de la marche × Nombre de kilomètres parcourus par an à pied × 2 + Coût de l'abonnement aux transports en commun × 1

Figure 4 : Dépenses annuelles pour la mobilité locale dans le deuxième cas



Dans ce second cas, les économies sont substantielles quelle que soit sa zone de résidence. Le ménage utilisant deux vélos mécaniques dépense entre 1 228 et 3 230 € de moins que le ménage de référence par an et celui utilisant des vélos à assistance électrique entre 1 487 et 3 535 € de moins. Pour les ménages des profils 5 et 6, résidant dans les grandes villes et dans l'aire de Paris, les économies réalisées sont les moins importantes et sont proches entre vélos mécaniques et vélos à assistance électrique. Cela s'explique de nouveau par le profil des déplacements, cela est notamment dû à un nombre de kilomètres parcourus moins importants dans le cadre de déplacements entre 5 et 10 kilomètres que chez les autres profils de ménages. A l'inverse, de nouveau, le ménage du profil 1 et 2 sont favorisés du fait de l'importance de leur déplacements motorisés, en particulier considérant leur substitution par les transports en commun pour l'un des membres du ménage.

c. Troisième cas : Un ménage sans voiture, utilisant les modes actifs et les transports en commun

Les deux sous-scénarios utilisés dans les cas 1 et 2 le sont également dans le cas 3. Pour les deux cas, avec vélos mécaniques et vélos électriques, nous considérons que l'ensemble des kilomètres qui ne sont pas parcourus à pied ou à vélo le sont en transports en commun. Les dépenses relatives à ces différentes configurations sont calculées sur la même base que pour les cas précédents⁴⁸.

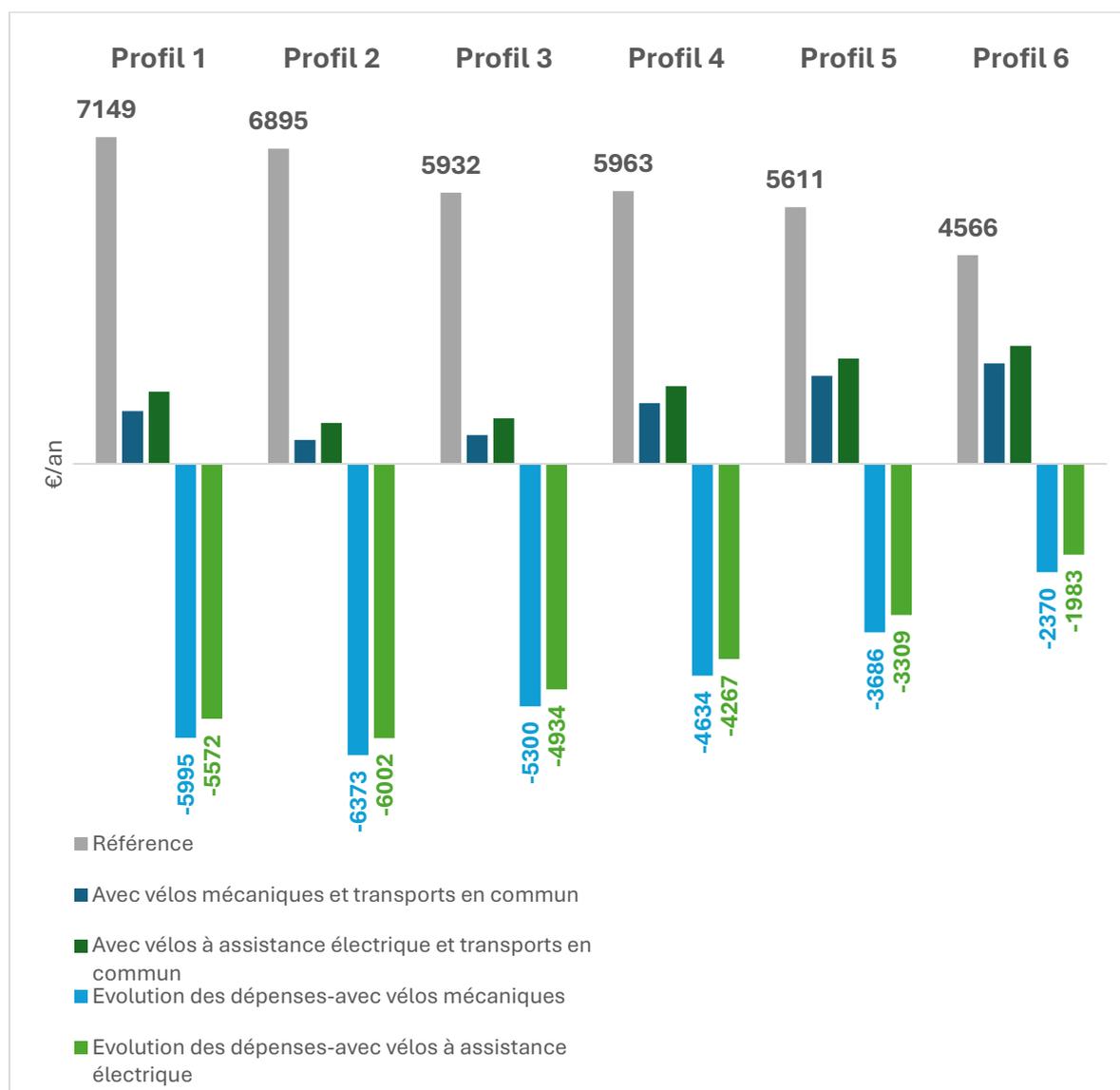
Tableau 4 : Kilomètres parcourus par le ménage par an

Kilomètres parcourus en voiture/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	21 153	20 036	15 812	15 948	14 406	9 823
Avec vélos mécaniques	0	0	0	0	0	0
Avec vélos à assistance électrique	0	0	0	0	0	0
Kilomètres parcourus à pied/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	103	140	138	149	146	159
Avec vélos mécaniques	357	487	478	518	505	551
Avec vélos à assistance électrique	357	487	478	518	505	551
Kilomètres parcourus à vélo/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	0	0	0	0	0	0
Avec vélos mécaniques	1 020	1 427	1 511	1 559	1 487	1 284
Avec vélos à assistance électrique	3 077	3 503	3 871	4 168	4 125	3 277
Kilomètres parcourus en transports en commun/an	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Profil 6
Référence	0	0	0	0	0	0
Avec vélos mécaniques	19878	18262	13960	14021	12560	8147
Avec vélos à assistance électrique	17822	16186	11601	11412	9922	6154

⁴⁸ **Dépenses Vélos mécaniques** = Coûts fixes (identification et décote ou location) × 2 + Coûts variables par kilomètre (entretien et réparations) × Nombre de kilomètres parcourus par an à vélo × 2 + Coût de la marche × Nombre de kilomètres parcourus par an à pied × 2 + Coût de l'abonnement aux transports en commun × 2

Dépenses Vélos à assistance électrique = Coûts fixes (identification, décote ou location et renouvellement de la batterie) × 2 + Coûts variables par kilomètre (électricité, entretien et réparations) × Nombre de kilomètres parcourus par an à vélo × 2 + Coût de la marche × Nombre de kilomètres parcourus par an à pied × 2 + Coût de l'abonnement aux transports en commun × 2

Figure 5 : Dépenses annuelles pour la mobilité locale dans le troisième cas



Dans ce scénario, grâce à la démotorisation complète du ménage, les dépenses liées à la mobilité locale sont drastiquement diminuées, entre 1 983 et 6 373 € par an, ce qui est par ailleurs susceptible d’impliquer des dépenses pour louer ponctuellement une voiture pour la mobilité longue distance. Comme précédemment, à profil constant, les gains sont plus importants dans le cas de l’utilisation de vélos mécaniques par rapport aux vélos à assistance électrique car ceux-ci sont moins chers en termes de coût total d’utilisation, et ce, même si nous considérons qu’ils sont utilisables sur des déplacements de plus faible distance. Toutefois, nous ne considérons pas ici la facilité d’usage que peut permettre le vélo à assistance électrique. Dans ce troisième cas de figure, ce sont les ménages des profils 1 et 2, résidant dans des communes hors attraction des villes et dans des aires de moins de 50 000 habitants qui montrent les niveaux d’économie les plus importants. Ils bénéficient davantage de cette démotorisation complète car leur mobilité quotidienne est caractérisée par un nombre de kilomètres parcourus en voiture élevés.

IV. Ils l'ont fait : retours de consommateurs ayant diminué l'usage de leur voiture

L'UFC-Que Choisir a organisé un appel un témoignage en juillet 2018. Parmi les plus de 150 contributions reçues, nous avons contacté certains des consommateurs répondants pour en savoir davantage sur leur démarche de réduction de l'utilisation de la voiture. Qu'ils vivent dans de grandes villes, des villes moyennes ou même des villages, le parcours des consommateurs interviewés illustre différentes solutions pour réduire la dépendance à la voiture, tout en mettant en lumière les défis qu'ils ont dû surmonter et les gains qu'ils ont réalisés, tant au niveau financier qu'en termes de qualité de vie.

1. Dans de grandes agglomérations

Anne, 56 ans, Grenoble

*J'ai vendu ma voiture en janvier 2024. Je possédais ce véhicule depuis 2017. Je l'avais acheté alors que j'habitais à une quinzaine de kilomètres de Grenoble. **En 2023, j'ai déménagé en ville et me rends désormais au travail à pied, en trente minutes, ou en tram selon la météo. Remarquant que je n'utilisais presque plus ma voiture depuis mon arrivée à Grenoble, j'ai décidé de m'en séparer.** En dehors des déplacements jusqu'à mon travail, j'utilise les transports en commun et le vélo. Le réseau de bus et de trams est très développé à Grenoble et les pistes cyclables sont nombreuses. Pour les déplacements plus lointains, j'utilise le car et parfois le train. **Je voyais vraiment la possession d'une voiture comme une contrainte, impliquant des besoins d'entretien importants, la***

*nécessité d'aller au garage, parfois sans disposer de voiture de remplacement, et je ne voyais pas l'intérêt de conserver un véhicule qui perd de sa valeur et s'abîme car peu utilisé. Je n'ai d'ailleurs jamais beaucoup aimé conduire. C'est aussi un geste écologique pour la planète ! **Je n'ai pas évalué le niveau d'économie financière que je réalise en me déplaçant autrement, c'est surtout la praticité de ne plus avoir à me préoccuper d'une voiture qui a motivé ma décision.** Il faut dire qu'en ville, tout est à proximité. Vivant seule, je pense que cela est aussi plus simple de se passer de véhicule que pour un couple qui aurait des enfants en bas âge par exemple. Je suis pour l'instant satisfaite d'avoir tenté cette expérience et trouve cela agréable de chercher des alternatives, d'autres solutions de déplacement. Cela permet également de rencontrer de nouvelles personnes.*

Guillaume, 55 ans, Lyon

*Avec mon épouse, nous avons fait le choix de vivre en ville pour rester à proximité de nos emplois et ne pas avoir à posséder deux voitures. Nous aurions pu nous éloigner, vivre plus au vert, mais nous avons préféré faire autrement. **Lorsque nos enfants étaient plus jeunes, cela aurait signifié effectuer sans cesse des allers-et-retours en voiture alors que nous avons pu les accompagner à pied ou à trottinette.** Mes convictions écologiques ont également joué. Ma femme dispose par ailleurs d'une voiture de fonction, que nous utilisons essentiellement pour rendre visite à notre famille en Haute-Savoie, une zone peu accessible autrement. **Pour ma part, je suis un fervent utilisateur du vélo, je le pratique depuis l'enfance et je me rends depuis presque 30 ans à vélo au travail, bien avant d'habiter à Lyon. Je n'ai jamais aimé conduire, d'autant plus***

*en ville. **J'aime beaucoup le vélo car cela permet d'être ponctuel, de maîtriser son temps de transport et de se garer à proximité du lieu où l'on se rend.** En plus, à Lyon, la situation s'est largement améliorée ces dernières années, il y a de plus en plus de pistes cyclables. De plus, un programme de déploiement est en cours, pour encore deux ans, il devrait permettre de développer encore les pistes en site propre manquantes et de faire face aux nombreux nouveaux cyclistes. Le principal inconvénient est le vol, mon vélo l'a été il y a deux ans. J'en ai récupéré un auprès d'un parent, plutôt que d'en acheter un neuf, me prémunissant d'un nouveau vol. Plus généralement, je plaide l'intérêt du vélo au quotidien auprès de mes collègues, j'en ai converti certains, et auprès de mon voisinage. Avec ces derniers, nous avons un groupe de discussion en ligne pour ceux qui font du vélo et aime faire du vélo.*

1. Dans des villes moyennes

Véronique, 57 ans, Poitiers

*Il y a un peu plus d'une vingtaine d'années nous avons emménagé à Poitiers afin d'avoir plus facilement accès aux services et aux transports en commun et adopter un mode de vie plus urbain. **A l'époque, nous avons encore deux voitures mais j'ai eu un accident rendant l'une d'elle inutilisable. A ce moment-là, j'ai préféré ne pas en racheter une, ne voulant pas investir dans un équipement qui me paraissait à la fois cher, encombrant et peu utile. Dès lors, je me suis rendue au travail à vélo, que j'utilise toujours malgré deux accidents et des pistes cyclables qui gagneraient à être plus sécurisées. J'emprunte également le bus, qui est gratuit le samedi à Poitiers, malgré un manque de fréquence et des problèmes de ponctualité. Au vu de ma localisation, je peux également effectuer la plupart de mes activités de loisirs et courses à pied ou en bus. Pour les trajets plus lointains ou le soir, j'utilise régulièrement la voiture de notre ménage. Cela nécessite de s'accorder et de communiquer pour assurer le bon partage du véhicule, mais***

*cela se fait sans problème ! Pour nos voyages, selon les destinations, nous comparons les options disponibles, et selon le prix et les horaires, nous optons pour la voiture ou le train. En somme, nous mixons tout le temps les modes de transports. Nous louons également une voiture lorsque nous en avons besoin, pour de longs trajets par exemple, cela revient bien moins cher que d'en posséder une, contrairement à ce que les gens pensent. **Lorsque mes enfants étaient à l'école primaire, je les accompagnais à vélo. Plus tard, ils se sont déplacés par leurs propres moyens, utilisant le vélo, les transports en commun ou encore le skate. C'est encore le cas aujourd'hui. J'estime que le fait de ne posséder qu'une voiture nous permet d'économiser environ 2000 € par an, considérant les dépenses pour notre voiture actuelle. Cela nous permet de disposer d'un budget vacances plus conséquent. Nous allons bientôt changer notre voiture actuelle, notre fils en ayant besoin à présent, mais nous n'avons définitivement pas besoin d'une seconde voiture.***

Léa, 33 ans, Sarrebourg

*Par le passé, mon mari et moi avions deux véhicules. J'effectuais beaucoup de déplacements pour mon travail, dans quatre localisations différentes. **Il y a deux ans et demi, j'ai changé d'emploi et peut maintenant faire du télétravail et me rendre au travail en train, depuis une gare située à 20 minutes à pied de mon domicile. Face à la nécessité d'une énième réparation d'une de nos deux voitures, chose qui se produisait à chaque contrôle technique, tous les deux ans, j'ai décidé de la vendre.** Nous avons conservé la voiture la plus ancienne, qui présente moins de problèmes mécaniques et est plus facile à réparer par nos soins. Nous n'utilisons toutefois pas cette voiture quotidiennement, car mon mari se rend également au travail à pied, à 700 mètres de notre domicile. **Cela nous a permis de réduire notre budget de transport, considérant l'assurance, le carburant et les réparations d'environ 1000 à 1500 € par an.** Au-delà du train et de la marche, j'utilise également un vélo mécanique avec remorque pour déposer mon fils de sept ans au bus ou encore pour l'accompagner à ses activités. Je disposai déjà de ce vélo, que j'utilisais pour me balader le week-end en famille notamment. **Concernant ma pratique du vélo, je trouve que le développement des pistes cyclables***

***laisse à désirer, notamment adaptées à la circulation avec un vélo à remorque.** Notre communauté de communes est en train de mener des études pour améliorer le réseau. **De mon point de vue, le comportement des automobilistes laisse aussi à désirer, puisqu'il peut être dangereux, doublant et passant trop près de mon vélo.** Le vélo me semble toutefois une solution pertinente, y compris pour me rendre à la gare car le réseau de transports en commun ne permet pas l'intermodalité, les horaires de train et de bus étant parfois incompatibles. **Pour la marche, la situation me semble meilleure, même si les trottoirs sont parfois encombrés de voiture en stationnement ou la végétation mal entretenue, obligeant à marcher sur la chaussée par endroit.** Si le déclic a été financier, face à la récurrence et au coût de réparation de ma voiture, mes motivations sont également écologiques car je pense que nous devrions collectivement moins nous déplacer. Depuis, j'ai aussi remarqué des bienfaits sur ma santé physique et mentale. A la sortie du travail, j'apprécie mon trajet en train puis à pied, pendant lequel j'écoute souvent un podcast. Cela me permet d'être en meilleure santé et de me déconnecter de ma journée de travail pour être plus disponible pour ma vie personnelle lorsque je rentre chez moi.*

2. Mais aussi dans des villages

Damien, 40 ans, Bléré

J'ai commencé à réduire l'usage de ma voiture en avril 2022. Je me rends désormais au travail, situé à 25 kilomètres de mon domicile, à vélo et en train. J'emporte mon vélo dans le train, afin de pouvoir parcourir la distance entre ma gare d'arrivée et mon travail. J'ai commencé à me déplacer ainsi à la faveur d'un déménagement et face à l'augmentation des prix du carburant, atteignant près de deux euros par litre à l'époque. Il faut dire que la voiture que j'utilisais a près de 25 ans et 350 000 kilomètres au compteur, je veux donc la préserver pour éviter d'avoir à la renouveler, notamment au vu des prix des véhicules, qu'ils soient neufs ou d'occasion. De plus, les raisons écologiques sont également au cœur de mes motivations, je veux éviter l'achat d'une voiture qui engendrerait la consommation de nouvelles ressources et me déplacer de manière moins polluante. Comparant le prix de mon abonnement TER et les frais qu'engendreraient mes allers-retours en voiture pour me rendre au travail, j'économise environ 55 € par mois. Il m'est toutefois impossible de me passer complètement de ma voiture, qui est la seconde voiture de mon ménage, car en cas d'impératifs professionnels ou d'incompatibilité entre mes horaires de travail et de train, il m'est nécessaire d'en disposer. Côté vélo, une partie de mon trajet pour me rendre jusqu'à la gare

n'est pas sécurisé, les marquages sont effacés car cette voie n'est pas entretenue. Côté trains régionaux, je dois dire qu'à certains horaires ceux-ci sont particulièrement bondés, très empruntés par des étudiants et des travailleurs se rendant à Tours ou à Saint-Pierre-des-Corps. Il est donc souvent difficile d'emporter son vélo. Ainsi, des contrôleurs refusent parfois l'accès aux trains à des personnes souhaitant y accéder avec un vélo. J'attends à ce titre avec impatience l'arrivée de nouvelles rames mieux adaptées. Lorsque tout se passe bien, je profite de mon trajet de 15 à 20 minutes en train pour consulter mon téléphone, lire ou encore discuter avec des connaissances. J'apprécie de pouvoir mettre à profit ce temps de trajet. Par ailleurs, je conseille vraiment la pratique du vélo, qui nécessite des équipements par temps de pluie, mais est vraiment plaisante, comparée à être enfermé dans une voiture.

Guy, 66 ans, Lisle-sur-Tarn

J'ai commencé à réduire l'utilisation de ma voiture en 2020, à la suite d'une malchance professionnelle, baisse de mes revenus et peut-être aussi le Covid. Désormais je suis retraité. Actuellement, je parcours avec ma voiture environ 10.000 kilomètres par an, alors qu'avant je faisais le double, voire le triple. Je conserve toutefois mon véhicule, un utilitaire, pour les longs trajets, notamment pour rendre visite à ma famille en Belgique, ou pour transporter des objets encombrants à la déchetterie ou pour aller chercher des pellets pour mon poêle à granulés. En cela, je ne peux pas me passer complètement de voiture. En général, lorsque je prends la voiture, j'essaie de m'organiser pour réaliser toutes les activités qui la nécessite, ça demande un peu d'organisation, mais ça me convient de fonctionner ainsi. Mes autres déplacements comme aller à la Poste, à la mairie, chez le médecin ou au marché dominical dans le centre-ville à environ 2 kilomètres, ou encore au supermarché à 4 kilomètres, je les fais désormais à vélo. De mon point de vue, jusqu'à 10 kilomètres, c'est tout à fait faisable. Pour les courses, j'utilise un vélo avec des sacoches, une habitude que j'avais quand j'étais cyclotouriste. J'ai toujours eu une ou deux bicyclettes classiques avant de décider d'utiliser moins ma voiture.

J'ai appris par moi-même comment effectuer des réparations sur mes deux-roues, même des plus complexes. En plus, je suis bénévole pour une association qui a pour objectif d'aider ou de montrer à d'autres cyclistes comment réparer ou entretenir leur vélo. Dans ma commune, la circulation à vélo en dehors du centre-ville est facile. Même en l'absence de pistes cyclables, je ne me sens pas en danger. Je ne sais pas précisément combien j'économise en ayant réduit mes trajets en voiture, mais ce n'est pas négligeable. Aussi, je pollue moins l'air et je ne me trouve pas tout le temps derrière une autre voiture qui m'envoie ses gaz d'échappement.

D'ailleurs, pour entretenir ma voiture au meilleur coût, je me rends à un « self-garage », où j'ai accès à un pont et à des outils pour le petit entretien tout en étant aidé par un professionnel au besoin. Le fait de rouler moins fait que j'ai moins souvent de l'entretien à faire.

Je vois d'autres avantages que financiers à mon passage au vélo, je suis en meilleure forme, c'est d'ailleurs mon médecin qui m'avait conseillé de faire plus d'activité physique. Aussi, ça vide la tête comme on dit. En plus, c'est convivial : il m'arrive de m'arrêter pour rencontrer une personne croisée sur mon chemin, ce qui est moins facile en voiture.

V. Les modes actifs, une solution économique, environnementale et sanitaire

1. Une contribution importante à la préservation de l'environnement

Marche et vélo ne produisent ni bruit, ni pollution. C'est donc une amélioration notoire des conditions de vie de la population.

Le secteur des transports est le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre en France, dont la majeure partie est due aux déplacements motorisés individuels⁴⁹. La voiture reste le premier mode déplacement en France, et le faible nombre de personnes à bord, pèse sur le bilan carbone. Le trafic routier est également le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx) et émet plus de 30% des particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}). L'ensemble des véhicules, même électrifiés, émettent des particules fines. Par ailleurs, les efforts portés sur les motorisations thermiques sont contrecarrés par l'augmentation inquiétante du poids et de la taille des véhicules urbains (type SUV), alourdissant le bilan environnemental de la voiture individuelle⁵⁰.

Le bruit est le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe selon l'OMS (après la pollution atmosphérique)⁵¹. Une personne sur cinq est exposée à des niveaux de bruit préjudiciables pour sa santé. Le coût social du bruit est estimé en France à 147 milliards d'euros par an, dont les deux-tiers sont liés aux transports. Le bruit routier représente 55 % des coûts, soit plus de 80 milliards⁵². Les véhicules motorisés individuels, voitures et deux-roues motorisés thermiques, sont des sources de stress lié au bruit pour les habitants. Outre les effets directs sur l'audition, les conséquences sur la santé sont délétères : troubles du sommeil et anxio-dépressifs, obésité, baisse des performances cognitives, pathologies cardiovasculaires, etc.

Le report modal de la voiture vers la marche ou le vélo supprime ou réduit drastiquement toutes les externalités négatives provoquées par l'utilisation celle-ci (congestion, émissions de gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, bruit...). La Direction générale du Trésor a récemment évalué ces externalités qui se chiffrent à 16,5 c€/km pour une voiture à essence, 18,3 c€/km pour une voiture diesel et 16 c€/km pour une voiture électrique⁵³, alors que les prélèvements (taxes et péages) sont 2 à 3 fois

⁴⁹ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2023/20-emissions-de-gaz-a-effet>

⁵⁰ WWF, en collaboration avec l'UFC-Que Choisir et l'Institut mobilités en transition, SUV : Ces constructeurs qui plombent le marché automobile, 2024

⁵¹ <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>

⁵² ADEME, [Le coût social du bruit en France - Estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du coût social du bruit et de la pollution de l'air](https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html) : <https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html>

⁵³ Direction générale du Trésor, Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulations ? avril 2021

moindres pour les véhicules thermiques et que les voitures électriques sont soutenues par des aides à l'acquisition⁵³.

On peut aussi noter que le report de trajets automobiles vers les modes actifs est **un moyen de lutte contre la congestion routière, source de pollution et de bruit. La congestion routière, de plus, obère le bon fonctionnement des transports collectifs dont la fréquentation contribue aussi à la qualité de l'air.**

S'agissant des véhicules utilitaires, leur usage peut être réduit grâce au recours au vélo. Le développement de la cyclo-logistique, utilisation de vélo-cargos et de vélos modifiés à des fins utilitaires, peut permettre des gains importants en termes de pollution et de bruit, notamment grâce à leur utilisation par des artisans du bâtiment ou encore des livreurs, limitant l'impact environnemental du e-commerce, en pleine expansion. Quel que soit l'indicateur environnemental étudié (gaz à effet de serre, particules fines et oxydes d'azote), le vélo-cargo est au moins deux fois moins émetteur que le véhicule utilitaire léger (électrique ou thermique) par kilomètre parcouru et à charge égale⁵⁴.

2. Les modes actifs et la sédentarité

La sédentarité est l'un des principaux facteurs de mortalité dans le monde, elle tuerait plus de 4 millions de personnes dans le monde (sur 57 millions de décès). Elle représente la deuxième cause de mortalité après le tabagisme. Selon l'OMS, la sédentarité coûterait en Europe 80 milliards d'euros par an⁵⁵.

Le manque d'activité physique est un fléau engendrant à moyen terme des dépenses de santé considérables. Les enfants en surpoids ou diabétiques, de plus en plus nombreux, sont atteints par des maladies graves, plus fréquentes et plus précoces que leurs parents⁵⁵. L'usage des modes actifs pour les déplacements quotidiens permet de remplacer le manque d'activité physique. La lutte contre la sédentarité permet d'éviter des coûts sociaux de santé, amenés à terme à peser sur le budget des ménages.

C'est une véritable bombe à retardement : « Le seul moyen d'améliorer l'immunité, c'est l'activité physique » rappelait devant le Sénat, le professeur François Carré, cardiologue et médecin du sport au CHU de Rennes. Selon lui, « parmi les quatre grands facteurs de risques susceptibles de favoriser le développement d'une maladie chronique – tabagisme, consommation immodérée alcool, « malbouffe », et sédentarité-inactivité physique – cette dernière cause est celle qui est la plus largement ignorée »⁵⁶.

Le temps passé en voiture, par les actifs se rendant à leur lieu de travail, par les enfants déposés à l'école et par d'autres déplacements réalisés en mode motorisé, représente une possibilité d'activité physique. Les modes actifs, s'ils sont sécurisés, redonnent aux enfants une place dans la ville, où leur présence est de plus en plus rare, ce qui évite une partie des nuisances des trajets motorisés et contribue au développement cognitif de l'enfant.

⁵⁴ ADEME, [Panorama de la cyclologistique en France](#), septembre 2023

⁵⁵ Wen CP, Wu X Lancet 2012 -in « Sédentarité et santé » – rapport Anne de Beaumont /Rue de l'Avenir, 2021

⁵⁶ Wen CP, Wu X Lancet 2012 -in « Sédentarité et santé » – rapport Anne de Beaumont /Rue de l'Avenir, 2021

Une étude de 2024 du CNRS-CNAM-CIRED évalue les coûts sociaux de santé évités en 2019 à 4,8 milliards d'euros. Rapportés au nombre de kilomètres parcourus à vélo l'année de l'enquête (4,6 milliards de kilomètres), cela a permis d'estimer que **chaque kilomètre parcouru à vélo évite environ 1 euro de coûts sociaux de santé**⁵⁷.

Marcher ou pédaler dans la ville, en particulier dans des secteurs animés ou commerciaux, c'est faire partie de la communauté des habitants. C'est particulièrement nécessaire pour les personnes âgées ou handicapées : lorsque l'infrastructure n'est pas en bon état, ou lorsque son aménagement est mal conçu, ces personnes craignent de sortir de chez elles, ce qui les prive du seul exercice physique facile à pratiquer et surtout d'interactions sociales nécessaires à leur équilibre.

Les modes actifs sont aussi une contribution à la santé mentale. Les effets de la marche sur la créativité et la santé mentale ont été attestés par de nombreux écrivains et scientifiques⁵⁸.

En somme, la pratique de la marche et du vélo fait partie des déterminants du bien-être, contribue à la diminution de beaucoup de facteurs de stress liés au déplacement automobile et à la redécouverte du plaisir de vivre dans son environnement, urbain ou rural.

3. Une solution pour l'économie locale

Les piétons et les cyclistes font vivre l'économie locale et le commerce de proximité. S'ils achètent moins à chaque visite, ils font leurs courses plus souvent et, finalement, leur panier hebdomadaire est plus important que celui des automobilistes. Ce mécanisme a été observé dans toutes les grandes villes d'Europe. Une récente étude menée à Zurich⁵⁹ conclut de façon générale que les rues à trafic modéré produisent plus de chiffre d'affaires pour le commerce de détail et la gastronomie que les rues ouvertes au trafic automobile sans modération. Ainsi, d'après l'enquête, la fréquence des véhicules motorisés ou le nombre de places de parking ne sont pas corrélés à la création de valeur⁶⁰.

Concernant le commerce de proximité, Mathieu Chassignet, ADEME⁶¹, a compilé des nombreuses études et relève qu'elles sont toutes convergentes sur plusieurs points :

- La plupart des clients habitent à proximité
- La plupart des clients des commerces viennent à pied
- La plupart des clients demandent des espaces apaisés
- Les commerçants surestiment largement le poids de la voiture dans l'accès des clients à leurs commerces

⁵⁷ [Quiron P., Le vélo, un potentiel inexploité pour améliorer la santé, avril 2024](#)

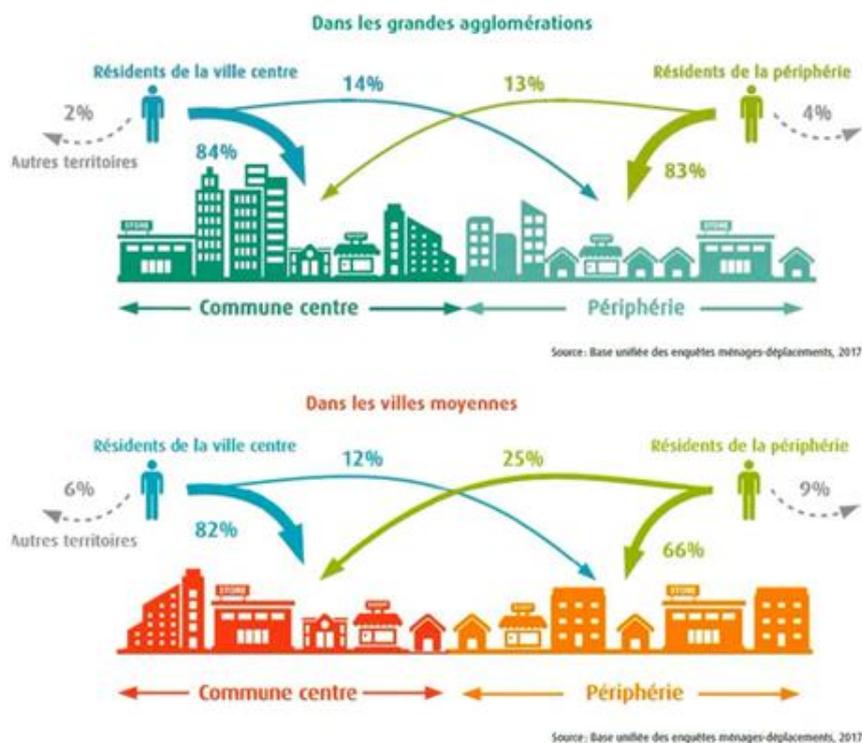
⁵⁸ GAUBERT J., *Philosophie du marcheur, essai sur la marchabilité en ville*, Editions Terre Urbaine, collection L'esprit des villes, 2021

⁵⁹ Stadt Zürich, *Tiefbauamt, Fussverkehr in Zürich*, GV Fussgängerverein, Simone Rangosch, 2019.

⁶⁰ CHRISTE P. et alii, *Zones de rencontre dans les quartiers commerçants*, Projet de recherche SVI 2019/001, 2022

⁶¹ CHASSIGNET Mathieu, « Le lien entre marche, mobilité des clients et commerces de centre-ville », séminaire Rue de l'Avenir sur *Les impacts économiques de la marche*, juin 2023

Figure 6 : Des achats réalisés majoritairement à proximité du domicile



Source : Cerema⁶²

Concernant l'entreprise, une pratique régulière de la marche et du vélo, comme de toute activité physique, apporte de nombreux bénéfices (Galissi et Praznocy, 2017)⁶³, via :

- une baisse de l'absentéisme (de -6 % à -32 % selon l'OMS) et une réduction du turn-over (-25 %), ce qui retentit sur la qualité de vie au travail, la motivation des salariés et la qualité de service ;
- un accroissement de la productivité du travail (+6 % à +9 % selon Goodwill management, 2015⁶⁴), grâce à une concentration et une attention accrues. L'exercice physique qui précède la journée de travail permet au personnel d'être opérationnel dès la prise de poste (ce phénomène a aussi été observé chez les enfants qui vont à pied à l'école⁶⁵).

⁶² PELATA Julie, VACHER Pierre, 2019, *Mobilité et commerces. Quels enseignements des enquêtes déplacements ?*, Cerema, Lyon, 12 p.

⁶³ GALISSI V., PRAZNOCY C. (dir.), *La promotion et la mise en œuvre de programmes d'activité physique et de lutte contre la sédentarité en milieu professionnel. Bénéfices, typologie des pratiques et modalités d'évaluation*, Onaps, Clermont-Ferrand, 2017

⁶⁴ GOODWILL MANAGEMENT, *Étude de l'impact économique de l'activité physique et sportive (APS) sur l'entreprise, le salarié et la société civile*, pour le Medef et le Comité national olympique et sportif français, 2015

⁶⁵ Burges Watson, D. et Adams, J. et Azevedo, L. B. et Haighton, C., *Promoting physical activity with a school-based dance mat exergaming intervention: qualitative findings from a natural experiment*. BMC Public Health, 16 (1), 2016

Les dépenses afférant au confort des infrastructures destinées aux modes actifs sont relativement faibles : pistes cyclables, trottoirs et places représentent des surfaces à équiper beaucoup moins étendues que celles qui sont dédiées à la circulation automobile⁶⁶. De plus, améliorer celles-ci donnent lieu à des occasions de marchés pour les artisans et entreprises locales et génère des créations d'emplois.

Par ailleurs, les modes actifs sont inclusifs. Ils contribuent à la mobilité de tous les publics quel que soit le niveau de richesse, d'autonomie, le genre ou l'âge. Ils intensifient les relations sociales, améliorent l'équité et créent une ambiance urbaine plus rassurante et plus propice à l'activité économique, dont le tourisme urbain et patrimonial.

⁶⁶ Les retombées économiques de la marche, première approche – A. Faure et F. Héran / Rue de l'Avenir - 2023

Conclusion

Les modes de transport actifs, marche et le vélo, se présentent aujourd'hui comme des alternatives incontournables face aux défis économiques, environnementaux et sanitaires. Ils permettent de rompre avec la dépendance à la voiture, qui pèse lourdement sur le budget des ménages tout en contribuant de manière significative aux émissions de gaz à effet de serre, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. En adoptant ces modes de transport plus respectueux de l'environnement, les ménages peuvent réaliser des économies considérables, allant de quelques centaines à plusieurs milliers d'euros par an, tout en réduisant leur empreinte carbone. Les bénéfices ne s'arrêtent pas là : la marche et le vélo favorisent également une meilleure santé publique en luttant contre la sédentarité, en réduisant les risques liés aux maladies chroniques et en améliorant la qualité de vie. En outre, ces modes contribuent à dynamiser les économies locales, car les piétons et les cyclistes tendent à consommer davantage dans les commerces de proximité.

Cependant, le développement de ces pratiques est encore freiné par des infrastructures inadaptées, un manque de sécurité et une faible sensibilisation du grand public aux avantages qu'elles procurent. Pour que ces modes de transport puissent pleinement jouer leur rôle, il est impératif que les collectivités et le gouvernement investissent massivement dans des aménagements urbains sécurisés et continus. **La mise en place de pistes cyclables sécurisées, de trottoirs bien entretenus et d'espaces publics plus accueillants pour les piétons et cyclistes est une priorité incontournable. La sécurité des piétons et des cyclistes doit être placée au cœur de ces investissements, car ils sont les plus vulnérables face à la violence routière, qui demeure une problématique majeure.** Les accidents et comportements dangereux, tels que les excès de vitesse, le non-respect des passages pour piétons ou le non-respect des distances de sécurité avec les cyclistes sont autant de freins à l'adoption massive des modes actifs. La mise en place d'infrastructures dédiées et sécurisées, accompagnée de campagnes de sensibilisation, est indispensable pour encourager une transition vers ces pratiques. Réduire la violence routière et limiter la place des voitures dans les zones urbaines ne rendra pas seulement les villes plus sûres, mais encouragera également davantage de personnes à opter pour la marche ou le vélo.

En promouvant la marche et le vélo à l'échelle nationale et locale, nous avons l'opportunité de transformer durablement nos modes de vie, en rendant la mobilité plus accessible, plus respectueuse de l'environnement et meilleure pour la santé de tous. Les expériences de ceux qui ont fait le choix des modes actifs démontrent que cette transition est réalisable et constitue une véritable amélioration de la qualité de vie. Il est temps de faire des modes actifs une priorité dans les politiques publiques, pour le bien de tous.

Les villes et les territoires deviendraient alors des lieux où il fait bon vivre, où l'espace public serait partagé de manière plus équilibrée et où les citoyens pourraient se réapproprier leur environnement. En investissant dès aujourd'hui dans la marche et le vélo, nous jetons les bases d'un futur où la mobilité sera plus douce, plus respectueuse de l'environnement et plus bénéfique pour la qualité de vie de tous.

Demandes des associations

Face à ces constats, nos associations, l'UFC-Que Choisir, le Club des villes cyclables et marchables, la FUB et Rue de l'Avenir demandent de :

- **Développer des aménagements piétons et cyclables sécurisés** : Il est essentiel de continuer à créer des aménagements sécurisés pour garantir une pratique sûre de la marche et du vélo partout et pour toutes et tous. Par ailleurs, il convient de développer des infrastructures adaptées à la marche (trottoirs, bancs, voies piétonnes) dans les centres urbains comme dans les espaces ruraux.
- **Mettre en œuvre le plan national vélo et marche « 2023-2027 » et renforcer le volet portant sur la marche.** Il est indispensable de garantir l'exécution de l'objectif de doubler le réseau cyclable sécurisé (pistes cyclables, voies vertes) d'ici 2030 en le déclinant en objectifs annuels précis. Les actions de lutte contre le vol de vélo, de soutien à l'intermodalité avec les transports collectifs, de sensibilisation, d'éducation et d'accompagnement au changement de pratique doivent être précisées et dotées de moyens. Les actions du **plan marche doivent être précisées** pour favoriser la création d'espaces piétons et encouragerait la marche quotidienne. **Le financement du plan sur une base pluriannuelle doit être garanti.**
- **Promouvoir les bienfaits de la marche et du vélo** : Une feuille de route gouvernementale devra être mise en place pour intégrer systématiquement le vélo et la marche dans les politiques de prévention sanitaire, de lutte contre les exclusions et de sport-santé. Cette feuille de route devra comprendre un **plan de communication national** pour embarquer les acteurs de la santé, du sport et des solidarités et sensibiliser les citoyens aux avantages des modes actifs, notamment en matière de santé, de réduction des coûts et de bénéfices environnementaux.
- **Adopter la vision « 0 tué et 0 blessé grave » sur les routes pour lutter contre l'insécurité routière** : L'Etat doit adopter ce paradigme de sécurité routière pour améliorer l'accidentalité routière qui touche notamment les piétons et les cyclistes. **Un plan d'actions résolu sur les vitesses, les véhicules, les infrastructures et les comportements devra être édité** et accompagné d'une campagne d'informations.
- **Généraliser une limitation de vitesse compatible avec la protection des piétons et des cyclistes en agglomération** : Une limitation de la vitesse en ville réduirait les accidents impliquant les piétons et les cyclistes de manière significative. Cette mesure vise à inverser la norme de vitesse en agglomération pour permettre de créer des espaces publics apaisés.
- **Développer la recherche sur la marche et le vélo** : Afin de favoriser une meilleure compréhension des avantages des modes actifs, il est nécessaire de soutenir la recherche publique et privée sur l'impact de la marche et du vélo, en particulier dans les domaines de la santé publique, de l'environnement, et de l'économie.